MINIBIKE

MANUALE D’USO E MANUTENZIONE
(Ai sensi del D.P.R. 459/96 - Allegato I punto 1.7.5)

USE AND MAINTENANCE MANUAL
(In accordance with Presidential Decree n° 459/96 - enclosure 1 - 1.7.5)

NOTICE POUR L'UTILISATION ET L'ENTRETIEN
(selon le D.P.R. 459/96 - Annexe I point 1.7.5))

MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO
(En sentido del D.P.R 459/96 - Anexo 1 punto 1.7.5)

BEDIENUNGS- UND WARTUNGSHANDBUCH
(laut D.P.R. 459/96 - Anlage I, Punkt 1.7.5)

polini® motori
trasforma il meglio in massimo

ITALIANO

INDICE

PREMESSA

Vi raccomandiamo di leggere attentamente questo libretto d'uso e manutenzione prima di mettervi alla guida del Vostro veicolo. Questo manuale contiene informazioni importanti che aiuteranno ad evitare a Voi stessi, a cose e a persone spiacevoli rotture, lesioni personali gravi e incidenti anche mortali. La perfetta messa a punto e la totale conoscenza del Vostro veicolo prima della partenza, assicura sicurezza e tranquillità per godere fino in fondo il piacere della Vostra guida in pista.

AVVERTIMENTO IMPORTANTE

QUESTO VEICOLO È STATO DISEGNATO E COSTRUITO SOLO PER USO COMPETITIVO. È VIETATO L'UTILIZZO SU OGNI TIPO DI STRADA PUBBLICA. L'USO DELLA MINIMOTO DEVE AVVENIRE SU PISTE BEN ASFALTATE E PLANARI. LE LEGGI VIGENTI PERMETTONO L'USO DI QUESTO VEICOLO SOLO IN GARE ORGANIZZATE O AVVENIMENTI SPORTIVI SU PISTE CHIUSE E PRIVATE E ALLA PRESENZA DI ENTI PREPOSTI ALLA SICUREZZA (AUTOAMBULANZA, VIGILI DEL FUOCO, POLIZIA, ECC...).

DIVIETO DI TRASPORTO DI PASSEGGERI E/O COSE

SOLO PILOTA SENZA PASSEGGERO. Questo veicolo è stato progettato e realizzato per l'uso col solo pilota.

RICORDA

L'USO DI QUESTO VEICOLO DA PARTE DI MINORI DI ANNI 18 DEVE AVVENIRE SEMPRE SOTTO LA TUTELA DI PERSONE ADULTE E COMPETENTI.

LEGGERE QUESTO MANUALE CON ATTENZIONE.

All'interno del manuale vengono segnalate particolari situazioni relative a pericoli, eventi e situazioni pericolosi dovuti all'uso e alla manutenzione della minimoto: Ai sensi del punto 3 della Norma UNI EN 1050:1998 sono così definiti:

DANNO: Lesione fisica e/o danno alla salute o ai beni
EVENTO PERICOLOSO: evento che può causare danno

Prima di qualsiasi utilizzo della minimoto o operazione di manutenzione sulla minimoto stessa assicurarsi di aver ben compreso quanto prescritto nel manuale, prestando particolare attenzione alle fasi segnalate con il simbolo di
⚠ **EVENTO PERICOLOSO** o **AVVERTENZA**.

IMPORTANTE: questo manuale deve essere considerato una parte permanente della minimoto e deve rimanere con essa qualora fosse rivenduta.

AL NUOVO PROPRIETARIO. Scegliendo una minimoto Polini come vostra nuova motocicletta siete entrati a far parte di una distinta famiglia di proprietari e piloti di motociclette.
Questo nuovo modello è stato disegnato in modo da essere il più competitivo possibile. Per ottenere buoni risultati è necessario essere in buone condizioni fisiche ed essere un pilota abile.
Per ottenere i migliori risultati possibili, allenarsi diligentemente per il condizionamento fisico ed esercitarsi frequentemente.
Lo scopo di questo manuale consiste nell'aiutarvi ad ottenere la massima soddisfazione possibile dalla Vostra minimoto Polini, soddisfazione ottenuta tramite le prestazioni della motocicletta stessa ed i successi ottenuti in gara.

UTILIZZO DI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE E PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

1- La gran parte dei decessi per incidenti motociclistici sono dovuti a ferite al capo. **Indossare SEMPRE il casco INTEGRALE.** Utilizzare ginocchiera e para gomiti (certificati ai sensi del **norma EN 1621-1 / 1997**)
Utilizzare abiti protettivi o tute. Utilizzare calzature chiuse e idonee con suola resistente alle abrasioni.
2- Il sistema di scarico diviene estremamente caldo durante l'uso e rimane tale per un certo tempo anche dopo. Non toccare mai le parti calde del sistema di scarico. Indossare abiti che coprano completamente le gambe.
3- Non indossare abiti larghi che si possano impigliare nelle leve di comando, nei poggia piedi, nella catena di trasmissione o nelle ruote.
4- Rispettare la natura.

⚠ **AVVERTENZA**
MODIFICHE DELLA MINIMOTO O LA RIMOZIONE DI PARTI ORIGINALI POSSONO RENDERE IL VEICOLO INSICURO O ILLEGALE. OTTEMPERARE A TUTTE LE NORMATIVE NAZIONALI E LOCALI.

QUESTA MINIMOTO È PROGETTATA PER UN PILOTA DI PESO INFERIORE A 80 Kg.

La Polini Motori raccomanda, sia per la Vostra sicurezza che per avere sempre il meglio per il Vostro veicolo, di esigere esclusivamente ricambi originali Polini Motori.
Al fine di conoscere la vera identità del Vostro veicolo, annotate da subito qui di seguito le sue generalità:

MODELLO: ....

CILINDRATA: ....

RAFFREDDAMENTO: ....

PNEUMATICI: Ant. .... Post. ....

CODICE: 143.000. ....

PESO: ....

1. ISTRUZIONE PER IL MONTAGGIO PRIMA DELLA MESSA IN PISTA

La moto che vi si presenterà all'apertura della scatola d'imballo non è pronta all'uso ma parzialmente smontata per motivi di trasporto. Al momento del disimballo si dovranno effettuare una serie d'operazioni di montaggio e controllo, seguendo le nostre istruzioni, al fine di poter ottenere il prodotto nella sua giusta conformazione e pronto all'uso. Per una migliore funzionalità di montaggio vi consigliamo di procedere nel seguente ordine:

1- Togliere la moto dalla scatola (foto n.1).
2- All'interno della scatola è contenuto un kit di montaggio così composto:

- Minimoto Polini	N. 1
- Pedana poggiapiedi	N. 2
- Semimanubri completi di leva freno	N. 2
- Cavalletto porta moto	N. 1
- Viti M.6 TCEI	N. 4
- Viti M.8x20 TPSEI	N. 2
- Manuale d'uso e manutenzione	N. 1
- Certificato di conformità CE	N. 1



1

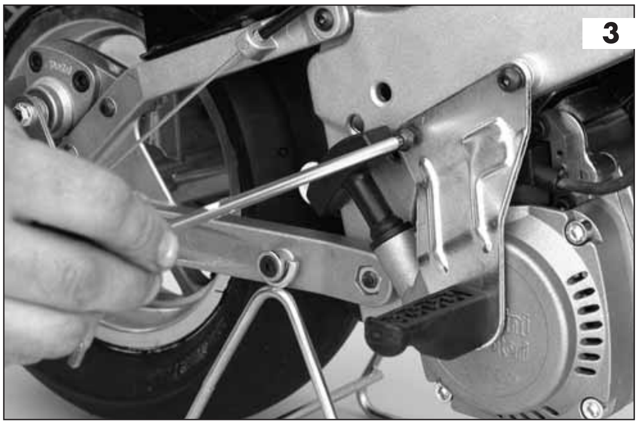
3- Procedere al gonfiaggio del pneumatico anteriore e posteriore (vedi paragrafo **7.10**).
4- Per lavorare agevolmente, consigliamo di smontare la carena.
5- Montare i semimanubri completi di leva freno e comando dell'acceleratore, rimuovendo i cavallotti dei semimanubri posizionandoli sullo stelo della forcella all'altezza desiderata, fissandoli con le apposite viti M.6 TCEI (vite a brugola con chiave a brugola da 5, foto n.2).
6- Posizionare le leve del freno anteriore e posteriore fissando i cavallotti delle leve all'inclinazione desiderata con le apposite viti M.6 TCEI (vite a brugola con chiave a brugola da 5).


2

⚠ **AVVERTENZA.** Controllare attentamente che le leve freno una volta rilasciate non urtino nella carena quando sarà rimontata. L'urto delle leve nella carena è da evitare assolutamente.

7- Smontare il coperchietto del comando dell'acceleratore. Controllare che il filo sia infilato correttamente nella sede della rotella avvolgifilo e richiudere il coperchietto. Posizionare poi il comando dell'acceleratore contro la leva del freno e serrarlo con le apposite viti M.5 TCEI (vite a brugola con chiave a brugola da 4), in posizione di piena libertà di movimento della guaina del filo (vedi paragrafo **7.7**).
8- Smontare i supporti pedana dal telaio e montare le pedane poggiapiede con le viti in dotazione (foto n.3).
9- Riempire (quando previsto) il circuito di raffreddamento del motore (vedi paragrafo **3**).

L'operazione di riempimento del circuito di raffreddamento è preferibile effettuarla sul luogo di utilizzo.


3

⚠ **AVVERTENZA.** Il circuito di raffreddamento è normalmente sprovvisto del liquido; effettuare quindi il riempimento del circuito stesso con acqua distillata prima di avviare la moto (vedi paragrafo **3**). Non utilizzare liquidi diversi dall'acqua.

RICORDA. Una regolare manutenzione come descritta nel manuale, e un controllo prima di utilizzare il veicolo sono essenziali. Se occorre un intervento di manutenzione straordinaria o si rendono necessarie delle riparazioni, rivolgetevi al Vostro concessionario POLINI MOTORI. A causa del continuo sviluppo di questi veicoli e dei diversi accorgimenti tecnici durante la progettazione, in alcuni casi potrebbero rilevarsi discordanze fra il veicolo effettivo, le illustrazioni ed il testo di questo manuale.
I particolari originali che la POLINI MOTORI fornisce come ricambio, sono dello stesso materiale ed hanno subito il medesimo ciclo dei pezzi che costituiscono la Vostra minimoto. Garanzie queste di una maggiore durata e di funzionamento ottimale del Vostro veicolo. Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali **POLINI MOTORI**.

2. TRASPORTO DEL VEICOLO

Per un corretto e sicuro trasporto del veicolo dal luogo del rimessaggio alla pista in cui verrà utilizzato è necessario:
- Accertarsi che il serbatoio sia vuoto per evitare possibili perdite;
- Posizionare il cavalletto portamoto su un piano orizzontale del mezzo con cui verrà effettuato il trasporto;
- Posizionare la minimoto sul cavalletto e fissandola mediante cinghie o funi assicurarsi che durante il trasferimento resti sempre in posizione verticale.

⚠ **AVVERTENZA.** Non effettuare mai il trasporto della moto con il serbatoio della benzina pieno o con le parti di scarico o del motore calde.

3. OPERAZIONI DA SVOLGERSI PRIMA DELLA MESSA IN PISTA DELLA MINIMOTO

3.1 AVVIAMENTO DEL MOTORE RAFFREDDATO A LIQUIDO

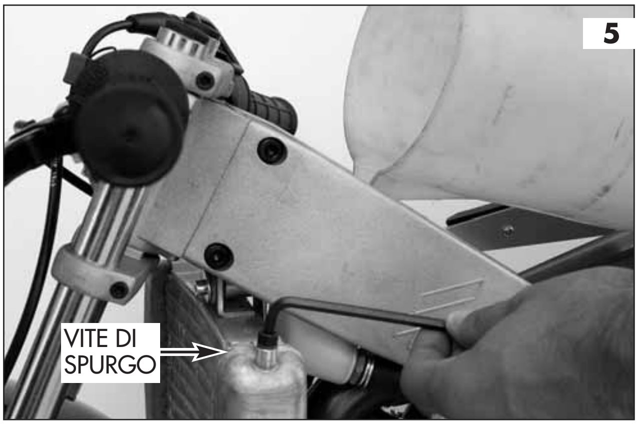
⚠ **AVVERTENZA.** Le successive operazioni di questo paragrafo devono essere svolte da persone maggiori di 14 anni e comunque sotto la tutela di persona adulta e competente.

Solo dopo aver letto ed effettuato tutti i controlli elencati qui sopra, potete procedere alla messa in moto del vostro veicolo. Per moto raffreddate ad acqua operare nel seguente modo:

1- Per rimuovere il serbatoio del carburante, togliere il sellino ed il copri serbatoio (vedi paragrafo **7.1**) (foto n.4).
2- Svitare e togliere il tappo del vaso d'espansione.
3- Allentare la vite di spurgo del radiatore situata nella parte alta del radiatore (foto n.5).
4- Procedere al riempimento del circuito fino a che dal foro di sfiato del radiatore non uscirà il liquido refrigerante. A questo punto chiudere il foro con la vite precedentemente rimossa.



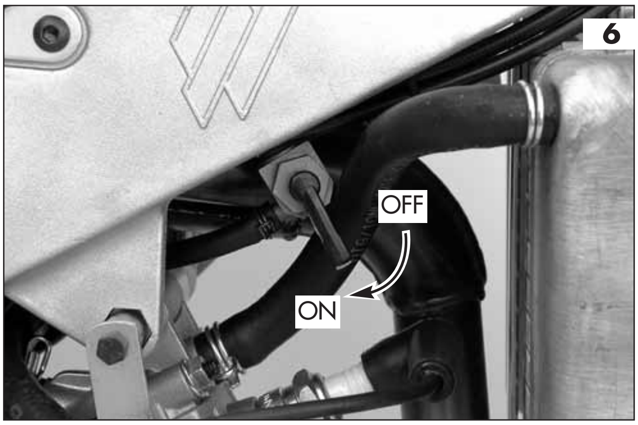
4



5

⚠ **AVVERTENZA.** Evitare che rimanga aria all'interno del radiatore; questa riscaldandosi potrebbe creare forte pressione con conseguente rischio di esplosione. Per facilitare la fuoriuscita dell'aria consigliamo di tenere la moto leggermente inclinata verso il lato del foro di spurgo del radiatore.

5- Proseguire il riempimento fino al raggiungimento del livello indicato da una linea sul vaso d'espansione.
6- Chiudere il tappo del vaso d'espansione.
7- Dopo averlo rimontato, riempire il serbatoio di carburante (vedi paragrafo **7.15**).
8- Aprire il rubinetto della benzina posto sotto il serbatoio sulla posizione “ON” (foto n.6).



6

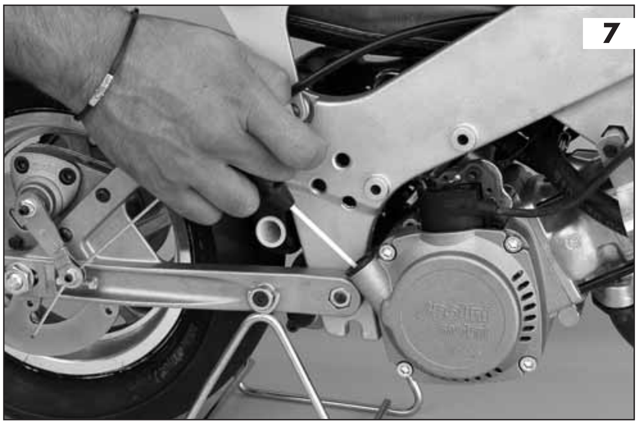
9- Se il motore è freddo aiutare l'accensione sollevando la leva dello starter sul carburatore.

⚠ **AVVERTENZA.** Quando il motore è caldo riabbassare lo starter dell'aria avendo cura di evitare il contatto con il motore stesso.

10- Bloccare la ruota posteriore per mezzo del comando del freno.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** La ruota posteriore se non è a contatto con il suolo o non è bloccata dal freno girerà ed il contatto accidentale con la stessa può provocare gravi lesioni personali.

11- Tenendo la manopola dell'acceleratore al minimo, porre la fune di accensione a strappo in trazione e tirare con forza costante la maniglia di avviamento (foto n.7).


7

⚠ **AVVERTENZA.** Non tirare la fune fino a fine corsa ed evitare strappi violenti e continui.

12- Portare il motore a temperatura normale d'esercizio tenendolo al minimo per qualche minuto.
13- Spegnere il motore e togliere di nuovo il tappo del vaso d'espansione per controllare che il livello del liquido non si sia abbassato. In tal caso eseguire un ulteriore rabbocco fino al ripristino del livello e riavvitare il tappo. A questo punto il veicolo è pronto ad essere utilizzato.
14- Se tutto quanto risulta in ordine, potete rimontare la carena, il copri serbatoio ed il sellino.

⚠ **AVVERTENZA.** Ogni controllo futuro del livello del liquido di raffreddamento deve essere eseguito a motore freddo e spento per evitare possibili ustioni. Come liquido di raffreddamento usare esclusivamente acqua distillata.

⚠ **AVVERTENZA.** Accelerare e decelerare con una rotazione dolce della manopola di comando per evitare che la moto abbia movimenti bruschi con conseguente perdita di controllo del veicolo.

⚠ **AVVERTENZA.** È fatto obbligo verificare che il motore si arresti tramite il pulsante rosso di massa posto sul manubrio prima di porsi alla guida del veicolo (foto n.8).

3.2 AVVIAMENTO MOTORE RAFFREDDATO AD ARIA

Vedi paragrafo **3.1** solo i punti 7/8/9/10/11/12/14

4. RODAGGIO DEL VEICOLO

⚠ **AVVERTENZA.** Le successive operazioni di rodaggio devono essere svolte da persone maggiori di 14 anni e comunque sotto la tutela di persona adulta e competente.

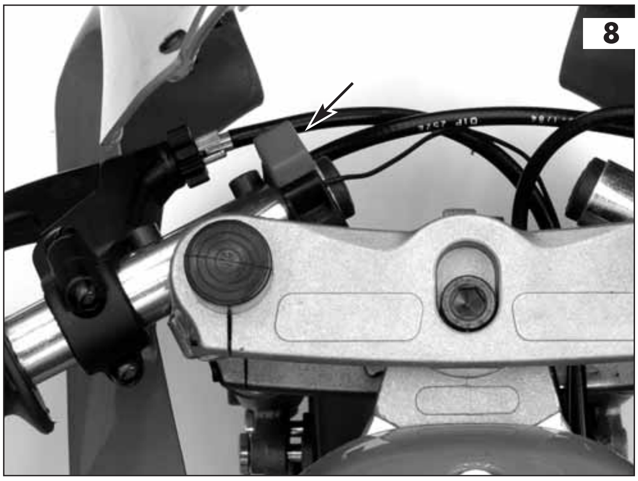
1- Per ottimizzare l'assestamento del motore e della trasmissione al primo funzionamento, preservando così da subito l'affidabilità, è indispensabile un breve rodaggio.

⚠ **AVVERTENZA.** Per la prima messa in strada del Vostro veicolo e per eseguire un completo rodaggio, raccomandiamo 30

minuti di avviamento a bassa erogazione di potenza del motore.
Attenersi alle precauzioni qui di seguito elencate:
2- Una volta acceso il motore farlo girare al minimo fino al raggiungimento della normale temperatura d'esercizio.
3- Durante la fase di rodaggio evitare sia le partenze con accelerazione a fondo sia le accelerazioni rapide.
Queste procedure devono essere ripetute ogni volta che:
- Il pistone viene sostituito
- Le fasce elastiche vengono sostituite
- Il cilindro viene sostituito
- L'albero motore o i cuscinetti di banco vengono sostituiti

⚠ **AVVERTENZA.** Un pistone rigato da luogo ad un veloce deterioramento del cilindro e ad un calo delle prestazioni. Il tipo d'incrostazioni carboniose formate sulla testa, sulla candela e sullo scarico del cilindro sono informazioni che indicano il tipo di miscelazione del Vostro motore. Si rammenta che una combustione troppo ricca d'olio non allunga la durata del motore.

5. SPEGNIMENTO DEL MOTORE
Per spegnere la minimoto è sufficiente premere il pulsante di massa posizionato sul manubrio (foto n.8).



8

6. GUIDA SICURA: CONDIZIONI D'USO DELLA MINIMOTO

⚠ **AVVERTENZA.** L'UTILIZZO DELLA MINIMOTO NEL CASO DI PILOTA MINORE DI 18 ANNI VA SEMPRE EFFETTUATO SOTTO LA SORVEGLIANZA DI UN ADULTO.
AVVERTENZA. L'UTILIZZO DELLA MINIMOTO NEL CASO DI PILOTA MINORE DI 14 ANNI DEVE AVVENIRE PREVIA ISTRUZIONE DA PARTE DI UN ADULTO SUL CORRETTO UTILIZZO DEL MEZZO E DEI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE SECONDO QUANTO INDICATO NEL PRESENTE MANUALE.

La guida della minimoto POLINI richiede precauzioni speciali per salvaguardare l'incolumità stessa del guidatore. Prima di usare la vostra minimoto si rammentano i seguenti punti:
1- Molti incidenti sono dovuti all'inesperienza del pilota.
2- Guidate sempre con entrambe le mani sul manubrio.
3- Indossare abbigliamento protettivo idoneo:
- Portare sempre il casco INTEGRALE;
- Munirsi di guanti, ginocchiere e para-gomiti conformi alla **norma EN 1621-1 / 1997**;
- Indossare tute o comunque indumenti protettivi.
- Utilizzare calzature chiuse e idonee alla condizioni ambientali.
4- L'utilizzo della minimoto deve avvenire esclusivamente in luoghi o circuiti comunque privati.
È proibito l'impiego su strade pubbliche.
5- La minimoto non è dotata di apparato di illuminazione autonomo, il suo impiego, quindi, deve avvenire in condizioni di buona visibilità in zone aree private comunque adeguatamente illuminate (anche con illuminazione artificiale).
6- La minimoto non è stata progettata per essere utilizzata in condizioni climatiche avverse quali pioggia, grandine, vento forte, neve e fondi sdrucciolevoli.
7- È vietato l'utilizzo della minimoto in luoghi che presentano asperità quali sassi, buche, gradini, dislivelli, ecc.
8- È vietato l'utilizzo della minimoto in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in situazioni di non completa lucidità mentale.
9- È fatto divieto l'utilizzo a piloti con peso superiore a 80 Kg.
10- L'utilizzo della minimoto è riservato esclusivamente ad un solo utilizzatore.

È VIETATO L'UTILIZZO SENZA AVER LETTO ATTENTAMENTE IL MANUALE DI USO E MANUTENZIONE.

7. MANUTENZIONE, INTERVENTI E REGOLAZIONI

⚠ **ATTENZIONE.** LE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE DEVONO ESSERE EFFETTUATE ESCLUSIVAMENTE DA PERSONE ADULTE E COMPETENTI. QUALORA LE OPERAZIONI INDICATE NEI SUCCESSIVI PUNTI DEL MANUALE NON FOSSERO CHIARE ALL'UTENTE, SI CONSIGLIA DI CONSULTARE PERSONALE SPECIALIZZATO DEI RIVENDITORI O CONCESSIONARI **POLINI MOTORI.** ATTENERSI SCRUPOLOSAMENTE A QUANTO INDICATO NEI SUCCESSIVI PUNTI DEL MANUALE.

Le manutenzioni e gli interventi necessari per una messa a punto ottimale del veicolo sono da intendersi come controlli quotidiani di prima messa in moto del veicolo. Manutenzioni e regolazioni quotidiane sono facilmente eseguibili se fatte con le istruzioni dettate da questo manuale d'assistenza. Le manutenzioni straordinarie sono dirottate presso i concessionari **POLINI MOTORI** che sostituiranno i particolari deteriorati esclusivamente con ricambi originali. La frequenza della manutenzione ed il tipo d'intervento sono dettati dalle tabelle **8.1** e **8.2**.

7.1 RIMOZIONE E RIMONTAGGIO DEL SERBATOIO
Assicurarsi che il rubinetto del carburante sia in posizione “OFF” (foto n.6). Staccare il tubo della benzina dal rubinetto. Togliere la vite M.5 del fissaggio del serbatoio, alzarlo e sfilarlo contemporaneamente verso la direzione del parafango anteriore. Per rimontare il serbatoio, bisogna calzare sotto la sella i due piedini posteriori del serbatoio, premendo il serbatoio contro il tappo del vaso d'espansione e serrare con vite e rondella precedentemente rimosse.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** Prima della rimozione del serbatoio assicurarsi che lo stesso non contenga miscela o liquidi infiammabili. Durante l'operazione non utilizzare fiamme libere.

⚠ **AVVERTENZA.** Prima del riutilizzo collegare il tubo della benzina al rubinetto.

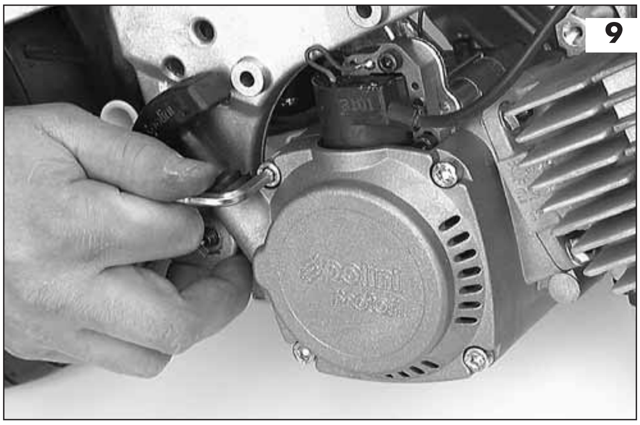
7.2 RIMOZIONE E PULIZIA DEL FILTRO ARIA
Una delle cause dello scarso rendimento del motore è una conseguenza dovuta alle cattive condizioni del filtro aria.
Per la pulizia procedere nel seguente modo:
- Svitare per mezzo delle quattro viti a croce il parafango posteriore e allentare con un cacciavite la fascetta del filtro e sfilare il filtro.
- Lavare il filtro dell'aria in acqua calda con sapone neutro
- Dopo averlo sciacquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri.

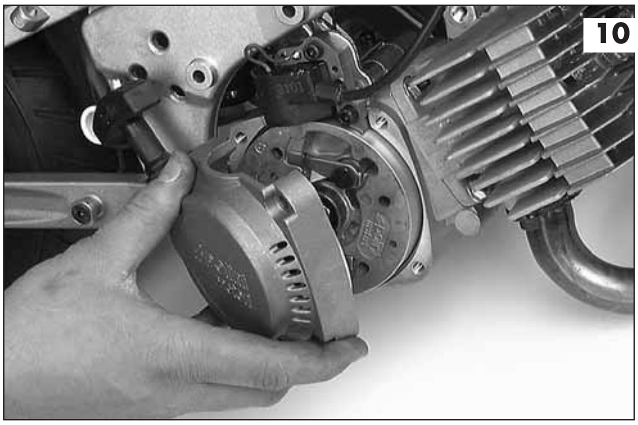
⚠ **AVVERTENZA.** Nel caso il filtro presenti una forte concentrazione di polvere oltre alle impurità, sostituitelo immediatamente con uno nuovo.

⚠ **AVVERTENZA.** La mancata pulizia del filtro dell'aria, soffoca il motore causando un calo delle prestazioni.
Un filtro deteriorato può invece facilitare l'immissione nel motore di particelle di polvere accelerando il normale deterioramento di fasce e cilindro e pistone.

7.3 SOSTITUZIONE ROTELLA AVVOLGIFUNE

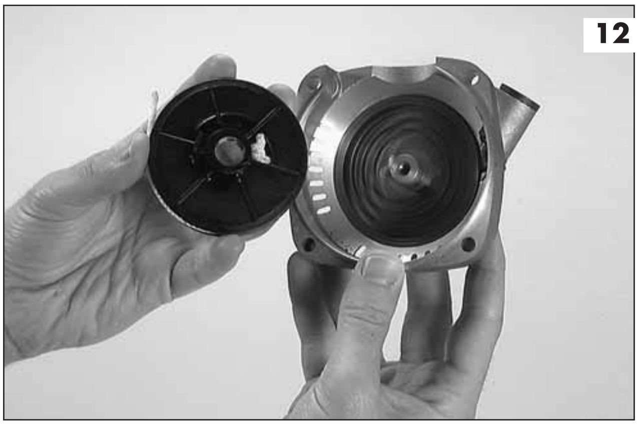
Smontare il carter lato accensione (foto n.9-10), quindi tirare la fune per quasi tutta la sua corsa e togliere l'impugnatura sciogliendo il nodo che vi è inserito. Mantenendo la fune in tensione (foto n.11), svitare la vite centrale; a questo punto far ruotare la puleggia lentamente fino a scaricare la molla.


9


10


11

⚠ **AVVERTENZA.** Evitare se possibile la fuoriuscita della molla dalla propria sede (foto n.12).


12

Prima di rimontare il tutto è importante controllare che la fune non sia usurata, in tal caso sostituirla. Per il rimontaggio è necessario far passare la fune nel foro posto al centro della puleggia e bloccarla facendo un nodo all'estremità; avvolgere poi tutta la fune attorno alla puleggia, quindi adagiare la puleggia nella propria sede facendo molta attenzione che l'apposito fermo posto sulla puleggia faccia presa con l'aggancio della molla.
A questo punto far ruotare la puleggia in senso antiorario di circa due giri e mezzo; tenendola ferma far passare la fune nel "foro di guida" e nella maniglia, quindi fare un nodo all'estremità della fune (foto n.13). Avvitare ora la vite centrale utilizzando anche la rondella in dotazione, assicurandosi che la maniglia non penzoli, ma arrivi a fondo corsa, altrimenti ripetere l'operazione caricando maggiormente la molla.


13

7.4 CONTROLLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** Il controllo del liquido di raffreddamento deve sempre avvenire a motore freddo poiché la rimozione del tappo della bottiglia del vaso d'espansione a motore caldo può provocare ustioni.

A motore freddo controllare il livello del liquido di raffreddamento del motore, svitando il tappo del vaso d'espansione e rabboccare se necessario (vedi paragrafo **3**, avviamento motore). Riavvitare saldamente il tappo radiatore.

7.5 CAMBIO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Mettere la moto in posizione verticale e con una pinza a becchi piatti rimuovere la fascetta. Raccogliere l'acqua in un recipiente. Controllare che tutto il sistema di raffreddamento sia in ordine. Riempire con ACQUA DISTILLATA seguendo le indicazioni (vedi paragrafo **3**, avviamento motore)

⚠ **AVVERTENZA.** Non lasciare mai il veicolo fermo per molto tempo con il sistema di raffreddamento pieno.
Si consiglia di svuotare il sistema per un rimessaggio lungo.

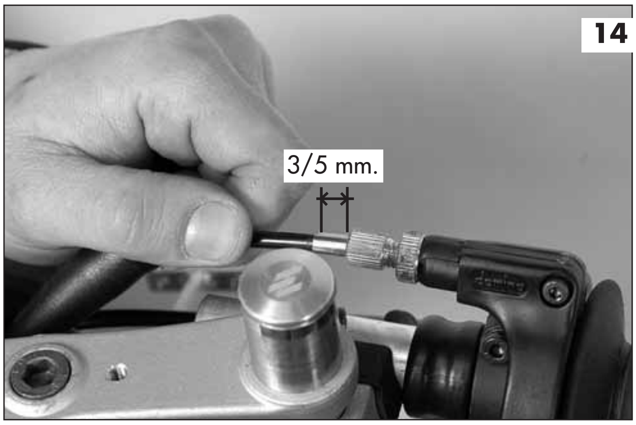
7.6 REGOLAZIONE DEL MINIMO

La regolazione del minimo si deve effettuare a motore caldo. Lasciando girare il motore, con la manopola dell'acceleratore chiusa, avvitare o svitare la parte destra del carburatore fino ad avere un numero dei giri del motore più basso possibile, ma costante per un sufficiente intervallo di tempo (qualche minuto)

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** La ruota posteriore se non è a contatto con il suolo o non è bloccata dal freno girerà ed il contatto accidentale con la stessa può provocare gravi lesioni personali.

7.7 COMANDO DELL'ACCELERATORE

Controllare che la manopola dell'acceleratore sia sempre ben funzionante ed il cavo del comando del gas
misuri un gioco di 3-5 mm. Se il gioco è superiore, mettere a punto la vite che si trova sul carburatore o sul comando del gas (foto n.14).



14

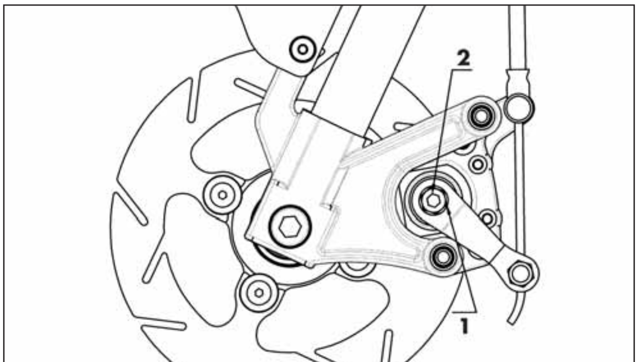
⚠ **AVVERTENZA.** La mancanza di questi controlli sull'erogazione possono provocare seri danni al veicolo e come conseguenza incidenti gravi.

7.8 REGOLAZIONE IMPIANTO FRENANTE

Per regolare la posizione della leva agire nel seguente modo:

1- Togliere la copertina di protezione del comando freno.
2- Sbloccare la ghiera avvitata sulla leva del freno ed avvitare il regolafilo in senso orario se si vuole diminuire il gioco della leva freno, ruotarla invece nel senso antiorario se lo si vuole aumentare.
3- Terminata l'operazione infilare nuovamente sul registro tendicavo la copertina di protezione.

NOTA. Generalmente alla leva si lascia una corsa di 5-10 mm. misurati all'estremità di essa. Per la regolazione bisogna agire sulla pinza del freno; svitare il dado 1 ed avvitare il grano 2 fino ad aver ripristinato la corretta corsa della leva del manubrio. Tenendo in posizione il grano 2, ribloccare il dado 1 e verificare che la ruota non rimanga frenata (vedi disegno 1). Periodicamente, in funzione dell'utilizzo e delle condizioni atmosferiche, pulire la pinza del freno con un getto d'aria compressa (vedi paragrafo **8.2**), e controllare l'usura del materiale d'attrito delle pastiglie freno; quando lo spessore del materiale è inferiore ad 1 mm., provvedere alla sostituzione.



DISEGNO 1

⚠ **AVVERTENZA.** Non effettuare la registrazione dei freni con i dischi ancora caldi

7.9 SOSTITUZIONE PASTIGLIE DEL FRENO

Smontare la pinza del supporto rimuovendo le viti di fissaggio. Svitare le viti delle pastiglie e, con l'aiuto di un cacciavite a lama piccola, fare una lieve pressione per sollevare ed estrarre le pastiglie del freno usurate. Infilare nella sede le nuove pastiglie del freno prestando attenzione ad allineare il foro delle pastiglie con il foro delle viti e rimontare le viti. Rimontare il gruppo pinza sulla forcella o sul telaio ed effettuare le operazioni di frenatura. Lubrificare il meccanismo interno della pinza ed i perni di fissaggio della stessa con grasso durante queste operazioni.

⚠ **AVVERTENZA.** Prestare attenzione a non sporcare le pastiglie con residui di grasso.

⚠ **AVVERTENZA.** Non effettuare la registrazione dei freni con i dischi ancora caldi

7.10 PRESSIONE DEI PNEUMATICI

Un'appropriata pressione dei pneumatici consente la massima stabilità di guida ed aumenta la durata dei pneumatici nel tempo. Controllare frequentemente la pressione dei pneumatici e regolarla se necessario. La rilevazione della pressione di gonfiaggio dei pneumatici va effettuata a gomme fredde.

PRESSIONE PNEUMATICI CONSIGLIATE	
ANTERIORE	**POSTERIORE**
1,6 BAR – 23 PSI	1,8 BAR – 26 PSI

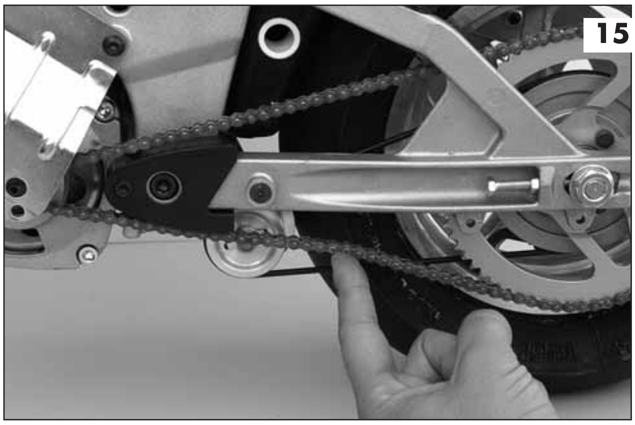
⚠ **AVVERTENZA.** La pressione ottimale dei pneumatici varia a seconda del peso del pilota, del tipo di circuito, della temperatura atmosferica e dell'asfalto.

7.11 CATENA DELLA TRASMISSIONE

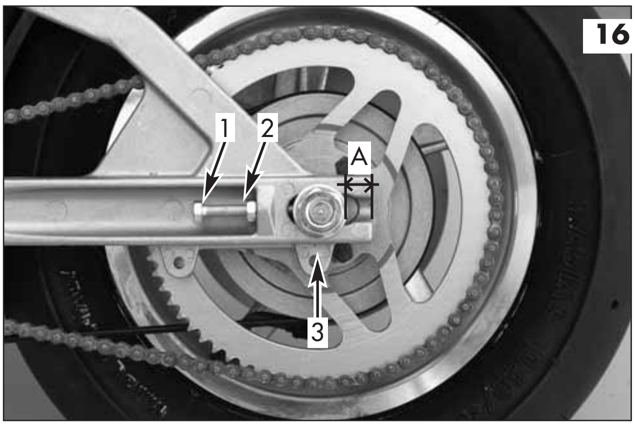
La catena per la moto è un organo di tale importanza da meritare una cura ed una manutenzione particolare.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** Evitare di impigliare le dita tra la catena e la corona.

Dopo la rimozione del carter di protezione controllare che nel ramo inferiore della catena l'oscillazione verticale in un punto intermedio tra corona e pignone, sia di circa 10-15 mm (foto n.15). Qualora la misura non fosse rispettata eseguire la regolazione come segue (foto n.16):



15



16

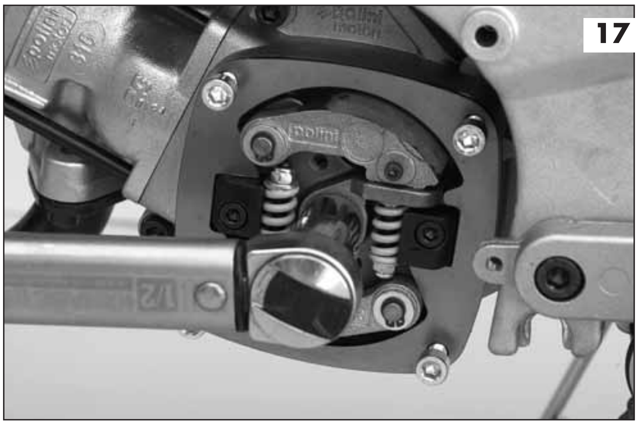
- Allentare il dado dell'assale posteriore 3.
- Allentare i controdadi 2 e ruotare la vite di registro 1 in senso orario per diminuire il lasco e in senso antiorario per aumentarlo. Allineare i bordi posteriori dell'assale e controllare su entrambi i lati del forcellone la distanza A dal forcellone all'asse.
- Stringere il dado dell'assale posteriore 3 (vedi tabella **9.1**).
- Ricontrollare il lasco della catena e regolare se necessario.
- Stringere quindi il controdado 2 tenendo fermo il bullone di

registro con una chiave. Verificare ad ogni registrazione lo stato d'usura di pignone e corona. Inoltre la catena non deve presentare giochi, eccessivi impuntamenti o maglie ingrippate. La catena va sempre lubrificata anche dopo il lavaggio della moto. Per rimuovere impurità si può utilizzare del gasolio e per la lubrificazione raccomandiamo un lubrificante spray che consente di diminuire notevolmente l'usura e di migliorare il rendimento della trasmissione. Trasmissione a catena tipo ASA 25-12 ISO 04C-2

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** Non montare mai una catena di trasmissione nuova su pignone e corona notevolmente usurati e viceversa. Un allineamento scorretto della ruota provoca un'usura abnorme e compromette la stabilità del mezzo.
EVENTO PERICOLOSO. Se la catena si rompe o si sgancia dalle ruote dentate può arrotolarsi sul pignone e bloccare la ruota posteriore causando gravi incidenti e lesioni personali.

7.12 RIMOZIONE FRIZIONE

- Rimuovere il passacatena in plastica
- Togliere il carter coprifrizione e la campana
- Svitare il dado centrale (foto n.17) (chiave di fermo frizione cod. 143.695.009).
- Sfilare il gruppo frizione utilizzando l'estrattore (cod. 143.695.008).
- Controllare lo stato di usura della campana; se troppo usurata ne consigliamo la sostituzione.
- Rimontare la frizione (dopo averla revisionata), utilizzando sempre il fermo frizione facendo attenzione che la chiavetta sia nella giusta sede.



17

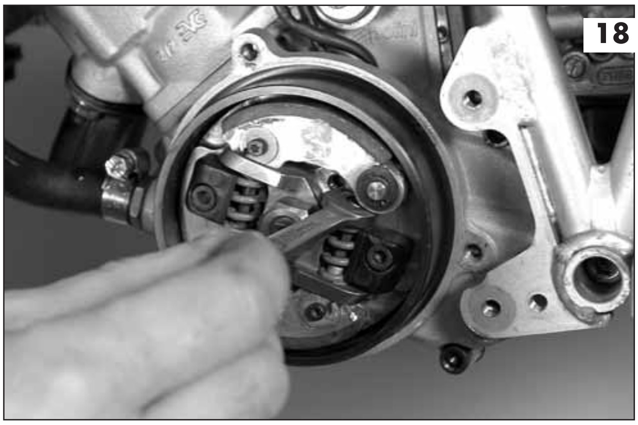
⚠ **AVVERTENZA.** Chiudere assolutamente il dado con chiave dinanometrica con COPPIA 27 Nm 2,7 kgf m
AVVERTENZA. La campana frizione è un organo soggetto ad usura come la frizione. Consigliamo quindi di sostituirla almeno dopo 9 ore di utilizzo.

7.13 REGOLAZIONE FRIZIONE

Al fine di doversi adattare ai diversi pesi e stili di guida, la frizione è stata progettata con la possibilità di consentire le più svariate regolazioni, permettendo cosi di adeguarla alle più diverse esigenze d'impiego. La frizione si regola agendo sulla taratura dei dadi autobloccanti che regolano il precarico delle molle; considerando che 1/6 di giro del dado (corrisponde ad una faccia del dado) innalza o diminuisce il regime d'innesto della frizione di 150g/m., variando cosi l'altezza totale delle molle e di conseguenza il diametro totale della frizione (foto n.18).

⚠ **AVVERTENZA.** La suddetta regolazione offre la possibilità di elevare il regime a piacere, ma un maggiore slittamento causato da un innalzamento spropositato del numero di giri d'innesto della frizione, porta ad avere un riscaldamento e usura eccessiva della frizione. La frizione è fornita con regolazione standard con molle di diametro 2,3 mm. regolate ad un altezza totale di 21 mm. Un'ulteriore variazione del regime d'innesto può essere ottenuta sostituendo le molle con quelle del kit, (cod.143.255.001) contenente numero 3 serie di molle con diametro del filo differente.

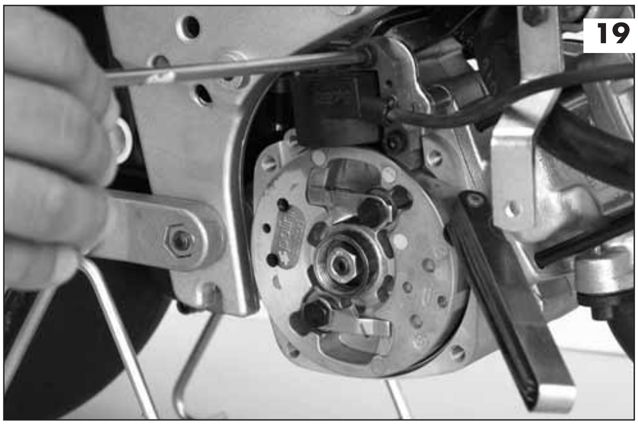
È buona norma controllare periodicamente (OGNI MANCHE) lo stato d'usura dei vari componenti verificando che i guidamolla non presentino evidenti solchi, causando slittamenti e perdite di potenza. Per mantenere il numero dei giri d'innesto frizione costante nel tempo vi consigliamo il montaggio di un contagiri che vi permetterà di regolare la frizione in base al suo consumo.



18

7.14 MESSA IN FASE

L'accensione della minimoto è fissa. Controllate spesso la distanza tra bobina e rotore utilizzando uno spessimetro da 0,3 mm. (foto n.19).



19

7.15 CARBURANTE

Il Vostro veicolo possiede un motore a due tempi che necessita di una miscela di benzina e olio sintetico al 2%. Utilizzare benzina per automobili con numero d'ottani alla pompa da 96 a 100 o più ottani. Se il motore batte in testa cambiare marche di benzina differenti o con un numero d'ottani diverso.

7.16 CARBURATORE

La carburazione è impostata su condizioni standard. Condizioni climatiche e barometriche differenti possono richiedere delle specifiche regolazioni per adeguare il carburatore alle differenti condizioni atmosferiche.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** La benzina è estremamente infiammabile ed esplosiva. Non fumare, non produrre e non utilizzare fiamme o scintille nell'aria dove la benzina è scaricata o dove è eseguito il rifornimento.

7.17 PULIZIA VEICOLO

Prima di procedere al lavaggio del veicolo è necessario proteggere dall'acqua le seguenti parti:
- Comando della trasmissione.
- Comando dei freni.
- Presa dell'aria e filtro dell'aria
- Bocchettone del silenziatore.

Non indirizzare direttamente il getto d'acqua su:
- Mozzi ruota.
- Perno forcelle
- Canotto dello sterzo.
- Pinze freno
- Cappuccio della candela.

A lavaggio ultimato, procedere a lubrificare tutti i punti qui sopra elencati. Avviare il motore e farlo girare per qualche minuto.

⚠ **AVVERTENZA.** Effettuare le operazioni di pulizia a motore freddo.
AVVERTENZA. Non usare solventi od alcool per la pulizia del cupolino in plexiglas. Usare esclusivamente acqua e sapone o gli appositi shampoo.
AVVERTENZA. Prima di mettersi in moto verificare la perfetta efficienza della frenata.

7.18 RIMOZIONE CARENATURA ANTERIORE

Rimuovere una delle due viti delle due piastre di unione della carena poste sotto il motore e svitare le due viti del supporto cupolino-staffa anteriore. Aprire leggermente con le mani dalla parte bassa le due semicarene e sfilare la carenatura verso la ruota anteriore dalla motocicletta.

8. ISPEZIONE E CONTROLLI DI MESSA A PUNTO E PREPARAZIONE GARA.

⚠ **AVVERTENZA.** LE OPERAZIONI INDICATE AI PUNTI **8.1** E **8.2** DEVONO ESSERE EFFETTUATE ESCLUSIVAMENTE DA PERSONE ADULTE E COMPETENTI.

8.1 CONTROLLI QUOTIDIANI: DA EFFETTUARE SEMPRE PRIMA DI METTERSI ALLA GUIDA

- Carburatore: acceleratore flessibile che scorra regolarmente libero da impuntature.
- Liquido refrigerante: nessuna perdita, livello corretto, serraggio fascette (dove presenti).
- Tappo del vaso espansione: verificare serraggio (dove presente).
- Tappo del serbatoio carburante: verificare serraggio.
- Filtro dell'aria e scatola filtro: filtro libero da impurità.
- Freni: guaine libere da strozzature e pinze ripulite da impurità.
- Serbatoio carburante: verificare bloccaggio.
- Catena: verificare lubrificazione e controllo tensione.
- Pignone: libero di girare da sassi e polvere.
- Sterzo e comandi trasmissione: canotti di serraggio ben bloccati.
- Pneumatici: controllo pressione.
- Sterzo: controllo serraggio canotto.

8.2 CONTROLLI PERIODICI: DA EFFETTUARSI PRIMA DI OGNI GARA E DOPO IL RIMESSAGGIO	ISPEZIONE - PULIZIA - REGOLAZIONE			Frequenza sostituzione	Riferimento paragrafo	AVVISI PERICOLI
	DOPO 1 GARA 1 ORA	DOPO 3 GARE 3 ORE	DOPO 9 GARE 9 ORE			
CATENA DI TRASMISSIONE	👁 ☞ 🛢			3 ORE	7.11	⚠ **EP** (punto 7.11)
PIGNONE CATENA E CORONA	👁 ☞			3 ORE	7.11	⚠ **EP** (punto 7.11)+**M**
PARACATENA-SLITTACATENA (SE PRESENTI)	👁 ☞					
REGOLAZIONE FRENI	👁 ☞				7.8	⚠ **A** (punto 7.8)
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO RADIATORE	👁				3 + 7.5	⚠ **A** (punti 3, 7.5)
PINZA FRENO	👁 ☞				7.8	⚠ **A** (punto 7.8)
PASTIGLIE FRENI	👁 ☞			3 ORE	7.9	
COMANDO ACCELERATORE	👁 ☞				7.7	⚠ **A** (punto 7.7)
CAVI DI COMANDO ACCELERATORE	👁 ☞			9 ORE	7.7	⚠ **A** (punto 7.7)+**M**
FILTRO ARIA	☞ **F**			3 ORE	7.2	⚠ **A** (punto 7.2)
PRESSIONE GONFIAGGIO PNEUMATICI	👁 ☞				7.10	⚠ **A** (punto 7.10)
ALETTE DEL RADIATORE	👁 ☞					
CUSCINETTI MOZZI RUOTE	👁 ☞			9 ORE		⚠ **M**
GIOCO CANOTTO DELLO STERZO	👁 ☞					⚠ **M**
CUSCINETTI STERZO	👁 ☞					⚠ **M**
FORCELLE ANTERIORI	👁 ☞					⚠ **M**
FORCELLONE POSTERIORE	👁 ☞					⚠ **M**
TUBO ALIMENTAZIONE	👁 ☞			9 ORE		
VALVOLA LAMELLARE	👁 ☞			9 ORE		⚠ **M**
CARBURATORE	👁 ☞					⚠ **M**
CANDELA	👁 ☞			3 ORE		
CAPPUCCIO CANDELA	👁 ☞			9 ORE		
IMPIANTO ELETTRICO	👁 ☞					⚠ **M**
IMPIANTO DI SCARICO	☞					⚠ **M**
SILENZIATORE	☞			9 ORE		
GRUPPO TERMICO		👁 ☞				⚠ **M**
PISTONE		👁 ☞		9 ORE		⚠ **M**
SEGMENTO		👁 ☞		9 ORE		⚠ **M**
CARTER MOTORE			👁 ☞			⚠ **M**
ALBERO MOTORE			👁 ☞	18 ORE		⚠ **M**
CUSCINETTI BANCO			👁 ☞	9 ORE		⚠ **M**
SERIE CUSCINETTI MOTORE			👁 ☞	9 ORE		⚠ **M**
CAMPANA FRIZIONE	👁 ☞			9 ORE	7.12	⚠ **A** (punto 7.12)+**M**
FRIZIONE CENTRIFUGA	👁 ☞			9 ORE	7.13	⚠ **A** (punto 7.12)+**M**
GANASCE FERODO FRIZIONE	👁 ☞			9 ORE	7.12 - 7.13	⚠ **A** (punto 7.12)+**M**
MINUTERIA INNESTO E AVVIAMENTO	👁 ☞				7.3	⚠ **A** (punto 7.3)
INGRANAGGIO AVVIAMENTO	👁 ☞				7.3	⚠ **A** (punto 7.3)
DADI BULLONI ELEMENTI DI FISSAGGIO	👁 ☞				9.1	

👁: ISPEZIONARE O REGOLARE
☞: PULIZIA
🛢: LUBRIFICAZIONE
☞ **F**: PULIRE IL FILTRO DOPO OGNI MANCHE IN CONDIZIONI AMBIENTALI POLVEROSE
⚠ **EP**: SEGNALAZIONE DI EVENTO PERICOLOSO COME DA MANUALE

⚠ **A**: SEGNALAZIONE DI AVVERTENZA COME DA MANUALE
⚠ **M**: PERICOLO: LE OPERAZIONI DI SOSTITUZIONE DEVONO ESSERE SVOLTE DA PERSONALE COMPETENTE

CANDELA STANDARD	CANDELA PIÚ FREDDA
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG
CHAMPION N2C - RN2C	CHAMPION N1C - RN1C

ENGLISH

CONTENTS

INTRODUCTION

Read this use and maintenance manual carefully throughout before riding your new motorcycle. This manual contains important information that will help you to avoid unnecessary damages to the vehicle and serious or even fatal injury to yourself to other persons and things. To ensure care-free and satisfying riding you must get to know your new motorcycle thoroughly and set it up correctly before you start riding.

IMPORTANT NOTICE

THIS MOTORCYCLE HAS BEEN DESIGNED AND MANUFACTURED EXCLUSIVELY FOR COMPETITION USE. IT IS ILLEGAL TO RIDE IT ON PUBLIC ROADS. DRIVE THE MINIBIKE ON WELL ASPHALT AND FLAT CIRCUITS ONLY. APPLICABLE LEGISLATION PERMITS THE USE OF THIS MOTORCYCLE ONLY IN ORGANISED COMPETITIONS OR CLOSED AND PRIVATE TRACKS AND WITH THE PRESENCE OF SECURITY FORCES (AMBULANCE, FIREMEN, POLICE ETC)

NO CARRY PASSENGERS AND/OR THINGS

Pilot only, no passenger. This motorcycle has been designed and manufactured for use by the pilot only.

REMEMBER

PEOPLE UNDER 18 MUST ALWAYS BE SUPERVISED BY AN ADULT OR QUALIFIED PEOPLE WHEN RIDING THIS MOTORCYCLE.

READ THIS MANUAL CAREFULLY.

This text identifies special situations that could cause dangerous events coming from the wrong usage of the bike or its servicing. In accordance with point 3 of Rule UNI EN 1050:1998 these situations are indicated as follow:
DAMAGE: injury and /or damages to health or to means.
DANGEROUS EVENT: an event that could cause an injury

Every time, before using the minibike or before servicing it be sure to have well understood what written in this manual, being careful to the phases signed with the symbols
⚠ **DANGER** or **WARNING**

IMPORTANT: this manual is an integral part of the motorcycle and must accompany it if it is sold or transferred to a new owner or keeper.

WELCOME NOTICE

By purchasing a Polini motorcycle you have become one of a large family of satisfied Polini motorcycle owners and riders. This new minibike model has been designed to perform as competitively as possible. To achieve good results you must be in good physical conditions and be a skilful motorcycle rider.
The best results are achieved by riders who exercise regularly to keep in peak physical form and who practise their motorcycling skills frequently. The purpose of this manual is to help you to get the greatest satisfaction possible from your new Polini minibike, both from the performance of the machine itself and from success in competitions.

PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT AND SAFETY SUGGESTIONS

1- Most deaths in motorcycling are caused by head injuries. **ALWAYS wear a full-face helmet**. Wear knee guards and elbow guards (certificated in accordance with Rule **EN 1621-1 / 1997**). Use well protective clothes or suits. Use close and suitable boots with sole resistant to abrasion.
2- The exhaust system becomes extremely hot during use and may remain so for quite some time afterwards. Do not touch any parts of the exhaust system. Always wear clothes that completely cover your legs.
3- Do not wear loose or flowing clothing. This can become entangled in the control levers, kick-start lever, footrests, chain or wheels.
4- Respect the environment.

⚠ **WARNING**

MODIFICATIONS TO OR THE REMOVAL OF ORIGINAL PARTS FROM THIS MINIBIKE MOTORCYCLE MAY CAUSE IT TO BECOME UNSAFE OR ILLEGAL. ALWAYS COMPLY WITH ALL LOCAL AND NATIONAL LAWS, REGULATIONS AND SAFETY STANDARDS.

THIS MINIBIKE MOTORCYCLE HAS BEEN DESIGNED FOR A PILOT WHO WEIGHTS LESS THAN 80 Kg.

For your own safety and for the best performance of your motorcycle, always insist on genuine Polini Motori spare parts for all repairs. In order to keep track of your bike, make a note here of its specifications:

MODEL: ....

ENGINE CAPACITY: ....

COOLING: ....

TYRES: FRONT .... REAR ....

CODE: 143.000. ....

WEIGHT: ....

1. INSTRUCTIONS FOR THE ASSEMBLY OF THE BIKE BEFORE RIDING IT

When you first open the crate you will see that the motorcycle is not ready for use, but has been partly disassembled for reasons of packing and transport. Carefully unpack all the parts from the crate and proceed as instructed below to check and assemble your motorcycle for use. The following instructions give the most practical order for assembling the various parts of your motorcycle.
1- Remove the motorcycle from the crate (photo 1).



1

2- Inside the crate there is an assembling kit, with the following parts:

Polini minibike	No. 1
Footrest	No. 2
Halves-handlebars with brake levers	No. 2
Kickstand	No. 1
Screws M.6 TCEI	No. 4

9. CARATTERISTICHE TECNICHE	911 6,2 Hp	911 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 4,2 Hp	910 S 4,2 Hp	Dirt Road S 4,2 Hp
Motore	monocilidrico 2T - cilindro in alluminio							
Raffreddamento	aria	H_2O		aria				
Alesaggio e corsa	36x39							
Cilindrata	39,69							
Rapporto di compressione	16,2:1					14:1		
Carburatore	SHA 14-14							
Accensione	elettronica a scarica induttiva							
Alimentazione	benzina verde con olio sintetico al 2%							
Candela	Champion N2C - RN2C							
Aspirazione	valvola lamellare nel carter							
Avviamento	a strappo con fune autoavvolgente							
Frizione	a secco con masse centrifughe							
Telaio	pressofuso in lega leggera a doppia trave diagonale							
Freno anteriore	n° 2 - Ø122 mm.		Ø122 mm.					
Freno posteriore	Ø122 mm.							
Pneumatico anteriore	90/65-R6,5				90/80-5	90/65-R6,5	90/80-5	
Pneumatico posteriore	110/50-R6,5				90/80-5	110/50-R6,5	90/80-5	
Capacità serbatoio	2,4 litri		1,8 litri					
Peso a vuoto	22 Kg.	23 Kg.	19 Kg.	18 Kg.				
Lunghezza	1,030 mm.		945 mm.					965 mm.
Larghezza	260 mm.		240 mm.					210 mm.
Altezza sella	455 mm.		400 mm.		385 mm.	400 mm.	385 mm.	

9.1 TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA TELAIO E CICLISTICA	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FRENA FILETTO
PERNO RUOTA ANTERIORE	M10	45	4,5	33,3	
VITI FISSAGIO SEMIMANUBRIO	M6	12	1,2	8,88	
VITI FISSAGGIO PASTIGLIE FRENO	M4	5,7	0,57	4,21	LOCTITE 242
PERNO RUOTA POSTERIORE	M10	45	4,5	33,3	
PERNO MOTORE-FORCELLONE	M8	25	2,5	18,5	
VITI PIASTRA SUP. E INF. FORCELLA	M5	6	0,6	4,44	
VITI DISCHI FRENO	M5	6	0,6	4,44	LOCTITE 242
VITE CANOTTO DELLO STERZO	M10	45	4,5	33,3	

TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA MOTORE N.m / Lbf . ft	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FRENA FILETTO
DADI DELLA TESTA	M6	10	1	7,40	
DADO ALBERO MOTORE LATO FRIZIONE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 270
DADO ALBERO MOTORE LATO ACCENSIONE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
CANDELA		13	1,3	9,6	

I valori di coppia sopraelencati sono per i punti di serraggio più importanti.
Se una certa coppia non è elencata, utilizzare gli standard forniti di seguito.

VALORI DI COPPIA STANDARD	N.m	Kgf.m	Lbf.t
BULLONE E DADO DA 5 mm	6	0,6	4,44
BULLONE E DADO DA 6 mm	10	1	7,40
BULLONE E DADO DA 8 mm	25	2,5	18,50
BULLONE E DADO DA 10 mm	45	4,5	33,30
BULLONE E DADO DA 12 mm	55	5,5	40,70

10. RICAMBISTICA

Si raccomanda di utilizzare sempre ricambi originali POLINI Motori.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO.** L'utilizzo di ricambistica non originale può pregiudicare il corretto funzionamento della minimoto nonché la sicurezza dell'utente stesso alla guida della minimoto.

11. RIMESSAGGIO

Il rimessaggio del veicolo qualora si ritenga di non usare la minimoto per un periodo prolungato di tempo comporta:
- lo svuotamento del serbatoio della benzina come al punto **7.1** RIMOZIONE DEL SERBATOIO.
- lo svuotamento del sistema di raffreddamento come al punto **7.5** CAMBIO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO.

La minimoto va conservata in posizione verticale montata sull'apposito cavalletto, lontano da fonti di calore e dalla luce del sole.

12. FORMAZIONE E INFORMAZIONE

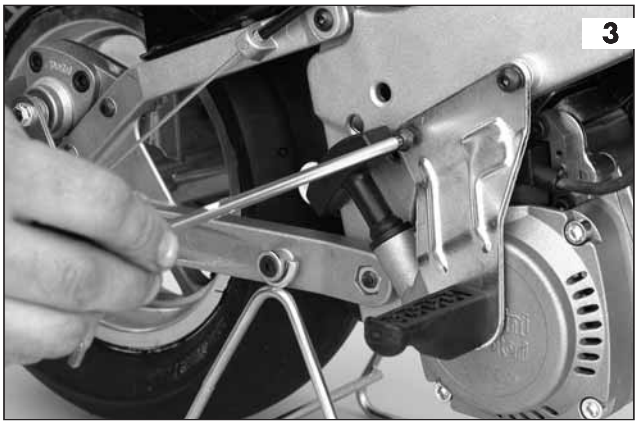
Per un corretto uso della minimoto è necessario leggere attentamente il manuale ed attenersi scrupolosamente alle indicazioni. Si deve porre particolare attenzione ai punti del presente manuale evidenziati con i simboli di **EVENTO PERICOLOSO e AVVERTENZA**.
Nel caso di utilizzo da parte di minore di 14 anni sarà opportuno istruire il giovane pilota sui rischi derivanti da un uso improprio della minimoto ed informarlo sul corretto uso dei dispositivi di sicurezza da adottare sempre come il casco e altri indumenti di protezione come meglio indicato nel paragrafo **6** GUIDA SICURA: CONDIZIONI D'USO DELLA MINIMOTO.
Se ne sconsiglia l'uso ai minori non in grado di condurre una bicicletta.
È comunque opportuno che il giovane pilota venga istruito alle principali nozioni di guida da parte di una persona competente. Per esempio i minori di 14 anni saranno avvertiti sui pericoli derivanti dagli organi in movimento o dalle parti calde della minimoto. Ai minori di 14 anni sarà inoltre fatto divieto di svolgere le operazioni di manutenzione indicate nel capitolo **7**.

Screws M.8x20 TPSEI No. 2
Use and Maintenance manual No. 1
EC conformity statement No. 1
3- Inflate the front and rear tyres (See section **7.10**).
4- To make things easier, we advise you to disassemble the fairing.
5- Assemble the two halves handlebars complete with the brake lever and throttle cable by removing the handlebar u-bolts and positioning them on the fork leg at the desired height and then fastening in place by tightening the M6 TCEI screws (socket head screw with socket head key by 5, photo no. 2).
6- Position the front and rear brake levers by fastening the lever u-bolts at the desired inclination using the M6 TCEI screws (socket head screw with socket head key by 5).


2

⚠ **WARNING!** Carefully make sure that the brake levers, once released, do not strike the fairing when reassembled. Contact between the levers and the fairing must be absolutely avoided.

7- Disassemble the throttle cover. Make sure that the respective cable is inserted correctly in the cable winder housing and close the cover. Then position the throttle against the brake lever and tighten it in a position that permits complete free dom of movement for the cable sheath using the M.5 TCEI screws (socket head screw with socket head key by 4 - see Paragraph **7.7**)
8- Disassemble the footrest supports from the frame and assemble the footrests using the screws provided (photo no. 3).
9- Fill the engine cooling circuit (when provided - see Paragraph **3**).
We suggest fill in the cooling circuit where you are going to ride the bike.


3

⚠ **WARNING!** The cooling circuit normally comes without fluid; remember to fill the circuit before starting the engine, using distilled water (see Paragraph **3**). Do not use other liquids than water.

REMEMBER: as described in this manual regular maintenance and inspection before use are essential. If maintenance or special repairs are required, contact your POLINI MOTORI dealer. Due to continuous product development and technical measures adopted during planning, there may be differences between your motorcycle and the illustrations and text of this manual.
The original parts that POLINI MOTORI supplies as spare are built in the same material and have been provided with the same treatment cycle as your motorcycle's component parts.
This guarantees longer life and ideal performance, and therefore we strongly recommend that you always insist on **POLINI MOTORI** original spare parts.

2. VEHICLE CARRIAGE

To proceed with a correct and safety carriage of the vehicle from the garaging to the track it is necessary:
- Be sure that the tank is empty in order to avoid petrol dripping;
- Place the kickstand on a horizontal flat on the vehicle you will use to transport the bike;
- Place the bike on the stand, fix it with belts and ropes being sure it always stays in vertical position during the carriage.

⚠ **WARNING!** Never transport the bike with the engine full of petrol or with the muffler or other parts hot.

3. OPERATIONS BEFORE RIDING THE MINIBIKE

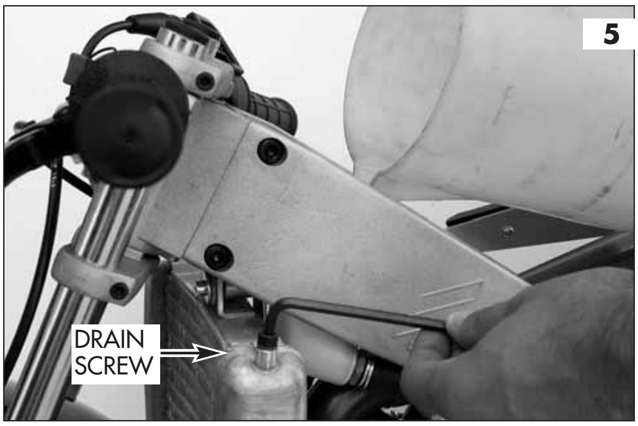
3.1 LIQUID COOLED ENGINE STARTING

⚠ **WARNING!** Starting from this paragraph on all the operations must be carried out by people over 14 and always under the supervision of a competent and adult person.

Start your motorcycle only after reading and following all the control operations listed above. For water-cooled motorcycles proceed as follows:
1- In order to remove the fuel tank, remove the saddle and the tank cover (see Paragraph **7.1**) (photo no. 4).
2- Unscrew and remove the expansion tank cap.
3- Loosen the radiator bleed screw located at the upper part of the radiator (photo no. 5).
4- Fill the circuit until coolant flows out of the radiator filling hole. Then close the hole using the screw removed previously.



4

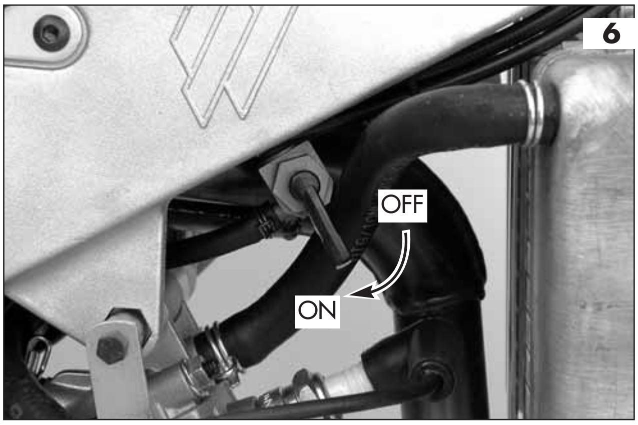


5

⚠ **WARNING!** Avoid air remains inside the radiator; if it

overheats, it could create pressure with the risk of explosion. To facilitate the air exit we suggest keeping the bike inclined towards the side of the radiator bleeder vent.

5- Continue filling until reaching the level indicated by the line on the expansion tank.
6- Then close the expansion tank cap.
7- Fill the fuel tank after reassembling it (see Paragraph **7.15**).
8- Open the fuel tap positioned beneath the tank in "ON" position (photo no. 6).
9- If the engine is cold, assist starting by raising up the carburettor starter lever.

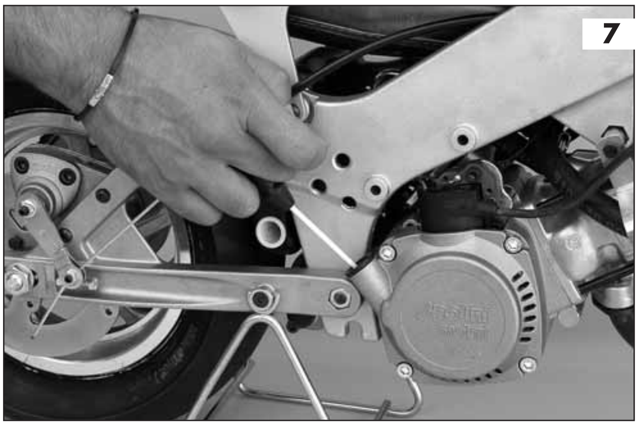


⚠ **WARNING!** Lower the starter lever again as soon as the engine starts to warm up, avoiding to touch the engine.

10- Apply the rear brake to prevent the rear wheel from spinning.

⚠ **DANGER.** The rear wheel will spin if it is not in contact with the ground or locked by the brake. Accidental contact with a spinning wheel can cause serious personal injuries.

11- Leave the throttle at a minimum, pull a section of the starter cable out tight and then pull the starter lever with constant force (photo no. 7).



⚠ **WARNING!** Never pull the cable to the end of its stroke and avoid violent and repeated pulling.

12- Bring the engine to normal running temperature and run on idle for a few minutes.
13- Switch the engine off and remove the expansion tank cap again to make sure that the fluid level has not dropped. If the level has dropped, top up as required and then screw the cap back in place. The motorcycle is now ready for use.
14- If everything is ready, re-assemble the fairing, the tank cover and the saddle.

⚠ **WARNING!** Only check the coolant level with the engine cold and switched off, in order to avoid possible burns. Only use distilled water for the cooling system.
WARNING! Accelerate and decelerate gentling rotating the hand grip to avoid the motorcycle could jump forwards, causing you to lose control.
WARNING! Before you begin riding the motorcycle, check that the engine stops pressing the red stop button placed on the handlebar (Photo n. 8).



3.2 ENGINE STARTING FOR AIR COOLED ENGINES
See Paragraph **3.1**, only points 7/8/9/10/11/12/14

4. RUNNING IN

⚠ **WARNING!** The running in operations must be done by people over 14 and always be supervised by an adult or qualified people.

1- Run your new motorcycle in as instructed below to ensure that the engine and transmission bed in correctly and to ensure continuous reliability in future.

⚠ **WARNING!** The first time you ride your new motorcycle, ride for about 30 minutes at low engine speeds to ensure that it runs in correctly. Also respect the following precautions.

2- Once the engine starts, leave it idle until it warms up to normal temperature.
3- During the running in period, never start with the throttle wide open or race the engine excessively. The procedure must be repeated every time that:
- the piston is changed
- the piston rings are replaced
- the cylinder is changed
- the crank shaft or the main bearings are changed

⚠ **WARNING!** Scored piston leads to a rapid deterioration of the cylinder and to a drop in performance. The nature of the carbon deposits that form on the cylinder head, spark plug and exhaust port give important information about the fuel mixture burning in your engine. Remember that mixes that contain too much oil do not extend the life of your engine.

5. ENGINE SWITCING OFF
Switch the bike off by pressing the button placed on the handlebar (Photo n.8).

6. SAFE DRIVING: CONDITIONS OF USE OF THE MINIBIKE

⚠ **WARNING!** PEOPLE UNDER 18 MUST ALWAYS BE SUPERVISED BY AN ADULT OR QUALIFIED PEOPLE WHEN RIDING THIS MOTORCYCLE.
WARNING! BEFORE RIDING THIS MOTORCYCLE PEOPLE UNDER 14 MUST ALWAYS BE INSTRUCTED BY AN ADULT ABOUT THE CORERECT USE OF THE VEHICLE AND INFORMED ABOUT THE PROTECTION EQUIPMENTS ACCORDING TO THE PRESENT MANUAL.

Driving a POLINI minibike requires special cautions to safeguard the rider safety. Before using your minibike we remind you that:

1- Most accidents are caused by rider's inexperience.
2- Always ride with both the hands on the handlebar
3- Use well protective clothes:
- always wear a full-face helmet
- Wear gloves, knee guards and elbow guards, certificated in accordance with rule **EN 1621-1 / 1997**).
- Wear suits or well protective clothes
- Use suitable boots.
4- The use of this motorcycle is exclusively permitted in closed tracks or private places. It is strictly forbidden to use it on public roads.
5- The minibike doesn't have any lightening devices. So it must be used in conditions of good visibility and always in private areas good lightening (even with artificial lightening).
6- This minibike has not been designed to be used in unfavourable weather conditions such as rain, hail, strong wind, snow or slippery roads
7- It is strictly forbidden to use the bike on grounds that present irregularity, stones, steps, gradients, etc.
8- It is strictly forbidden to ride the minibike drunk, drug addict or in conditions of no clearness of mind.
9- It is strictly forbidden to ride this minibike to people who weight more than 80 kg.
10- This minibike has been designed only for one pilot. It is strictly forbidden to carry passengers.

USE THE MINIBIKE ONLY AFTER CAREFULLY READING THE USE AND MAINTENANCE MANUAL.

7. SERVICING: OPERATIONS AND ADJUSTMENTS

⚠ **ATTENTION**: THE SERVICING OPERATIONS MUST BE DONE BY ADULT AND QUALIFIED PEOPLE ONLY. IF THE INSTRUCTIONS MENTIONED BELOW WILL RESULT NOT CLEAR, WE SUGGEST ASK FOR SPECIALISTS AT **POLINI MOTORI** RETAILERS OR WHOLESALERS. FOLLOW CAREFULLY WHAT DESCRIBED BELOW

Maintenances and servicing necessary for the best set up of your vehicle should be done regularly, or on all occasions before you start riding. All the tasks and adjustments described below can be done easily by following the instructions given in this manual. Refer to your **Polini Motori** dealer for scheduled services and repairs, and insist that only original spare parts be used to replace worn or broken components. Refer to the servicing tables in sections **8.1** and **8.2** below for the frequency with which the various service operations must be performed.

7.1 REMOVING AND ASSEMBLING THE FUEL TANK

Make sure that the fuel tap is in the "OFF" position (photo no. 6). Detach the petrol hose from the tap. Remove the M5 tank fixing screw, and then simultaneously raise the tank and pull it out in the direction of the front mudguard. To re-assemble the tank, fit the tanks' two rear support feet under the saddle pressing the tank against the expansion tank cap and tightening with the screw and washer removed previously.

⚠ **DANGER.** Before removing the tank be sure no mixture or inflammable liquids are left inside. During the operation do not use fire.

⚠ **WARNING!** Before start using the bike again connect the petrol tube to the cap.

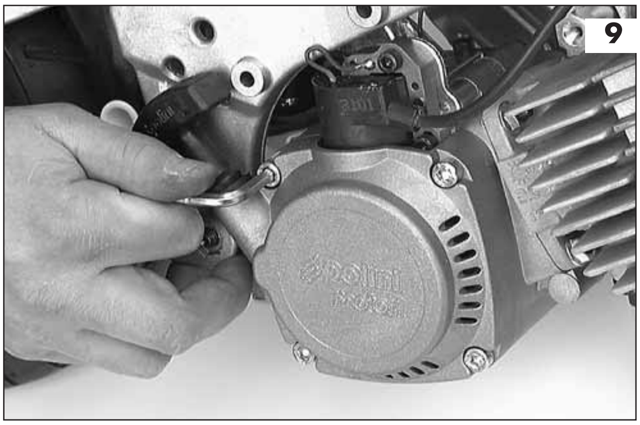
7.2 REMOVING AND CLEANING THE AIR FILTER

Dirty air filters are one of the most common causes of poor engine performance.
Proceed as follows to clean the air filter.
- Unscrew the four cross-slot screws on the rear mudguard and loosen the filter clamp with a screwdriver and then remove the filter.
- Wash the air filter in warm water with mild soap.
- After rinsing and wringing the filter, moisten it with oil for filters.

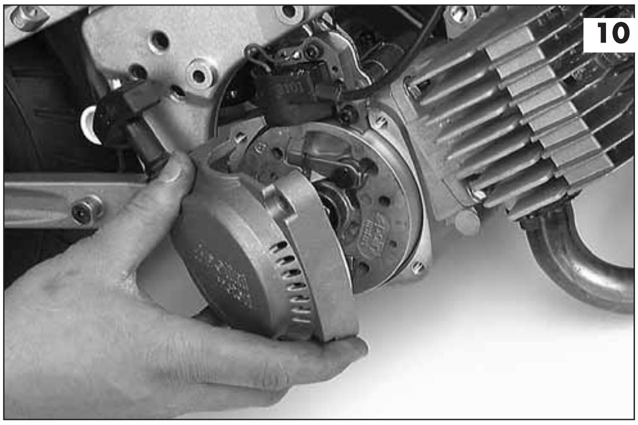
⚠ **WARNING!** If the filter becomes clogged with fine dust as well as normal dirt, replace it with a new one.
⚠ **WARNING!** Dirty air filters choke the engine and cause poor performance. Torn or broken filters can allow dirt to enter the engine and cause rapid deterioration of the piston rings, piston and barrel.

7.3 REPLACEMENT OF THE CABLE-WINDING ROLLER

Disassemble the crankcase ignition side (photo no.9-10), then pull the cable for almost all its stroke and remove the handle by undoing the knot. While you are holding the cable in tension (photo no. 11), unscrew the central crew; now let the driven pulley slowly rotate till you release the spring.



9



10

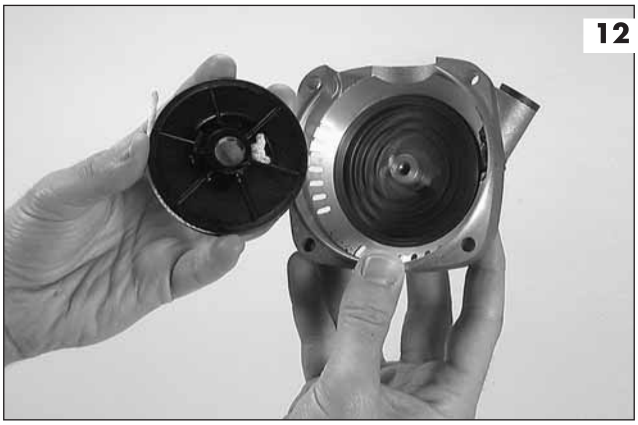


11

⚠ **WARNING!** It is better to avoid the discharge of the spring of its seat (photo no. 12).

Before reassembling all the parts, it is important to check that the cable is not worn and in such a case replace it. To reassemble it is necessary that the cable passes through the hole situated in the centre of the driven pulley and lock it making a knot at the end. Wind the cable round the pulley, then place the pulley in its seat being careful that the clamp on the pulley had grip with the spring coupler. Now you have to rotate the driven pulley in ACW sense of about 2 turns and half; make the cable pass through "guide hole" and the handle then do a knot at the end of the

cable (photo no. 13). Screw the central screw using the supplied washer and make attention that the handle doesn't hang down but it arrives at end stroke, otherwise repeat this operation and charge the spring more.



12



13

7.4 CHECKING THE COOLANT LEVEL

⚠ **DANGER.** Only check the coolant level with the engine cold, in order to avoid possible burns when removing the expansion tank cap.

When the engine is cold, unscrew the expansion tank cap and check the level of the coolant inside. Top up as necessary. See section **3**, engine starting. Screw down the expansion tank cap tightly.

7.5 CHANGING THE COOLANT

Stand the motorcycle upright and use a flat-nose pliers to remove the clamp. Collect the water in a suitable recipient. Make sure that the entire cooling system is in perfect condition, and then fill with DISTILLED WATER by following the instructions provided (See section **3**, engine starting).

⚠ **WARNING!** Never leave the motorcycle out of use with its cooling circuit filled for too long, and drain the fluid whenever a prolonged period of inactivity is foreseen.

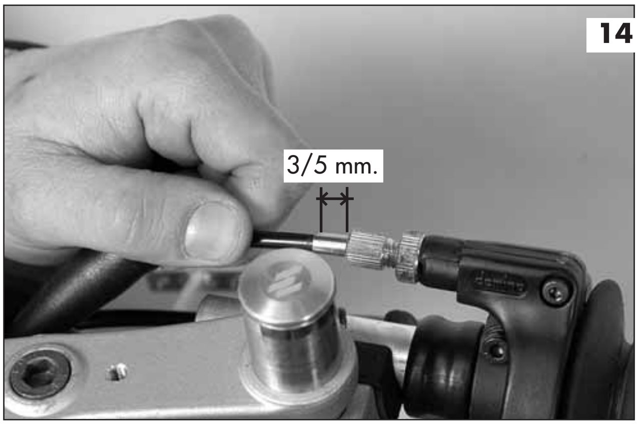
7.6 ADJUSTING ENGINE IDLING SPEED

Warm up the engine before adjusting the idling speed. Leave the engine idle with the throttle closed. Turn the idle speed adjustment screw on the right hand side of the carburettor in or out to achieve the lowest engine speed possible without running becoming irregular (for some minutes).

⚠ **DANGER.** The rear wheel will spin if it is not in contact with the ground or locked by the brake. Accidental contact with a spinning wheel or tyre can cause serious personal injuries.

7.7 ADJUSTING THE THROTTLE CONTROL AND CABLE

Make sure that the accelerator grip operates smoothly and that the play in the throttle cable measures 3-5 mm. If play exceeds this measurement, reduce play by screwing out the adjuster on the top of the carburettor (photo 14) or on the throttle grip.



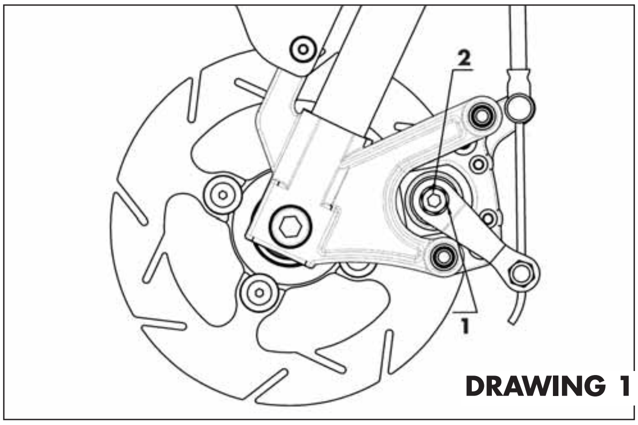
14

⚠ **WARNING!** Do not make repairs whenever necessary can lead to serious personal accidents and serious damage to the motorcycle.

7.8 ADJUSTING THE BRAKES

Proceed as follows to adjust brake lever position:
1- Remove the brake control protection cover.
2- Release the ring nut screwed in on the brake lever and screw down the cable adjuster clockwise to decrease the play in the brake lever or counter-clockwise to increase play.
3- After completing the operation, insert the protection cover again on the cable-tightener washer.

NOTE. The lever is usually left a stroke of 5-10 mm measured from its end. Adjust by working on the brake callipers: unscrew nut 1 and screw in dowel 2 until the correct stroke of the handle lever has been restored. While keeping dowel 2 in position, tighten nut 1 again and make sure that the wheel does not remain braked (see drawing 1).
As required by use and weather conditions, regularly clean the brake callipers using a spray of compressed air (see Paragraph **8.2**) and check the conditions of the pads friction material. When the thickness of the material is inferior to 1 mm, change it.



DRAWING 1

⚠ **WARNING!** Do not adjust the brakes when the discs are hot.

7.9 REPLACING THE BRAKE PADS

Remove the calliper fixing bolts and remove the brake calliper. Remove the brake pads fixing screws. Use a small flat blade screwdriver to gently prize out the worn pads. Fit the new pads, making quite sure to align the brake pads hole with the hole for the screws and reassemble the screws. Reassemble the caliper unit on the fork or the frame and perform braking operations. Lubricate the internal caliper mechanisms and fixing bolts with grease during these operations.

⚠ **WARNING!** Be careful not to dirty the pads with the oil.
WARNING! Do not adjust the brake when discs are still hot

7.10 TYRE PRESSURES

Correct tyre pressure ensures maximum stability and control and also extends tyre life. Check tyre pressure frequently and adjust as necessary. Always measure tyre pressure when the tyres are cold.

RECOMMENDED TYRE PRESSURE	
FRONT	**REAR**
1,6 BAR – 23 PSI	1,8 BAR – 26 PSI

⚠ **WARNING!** Tyre pressure varies according to the weight of the rider, type of track, and the temperature of both the atmosphere and asphalt.

7.11 THE CHAIN

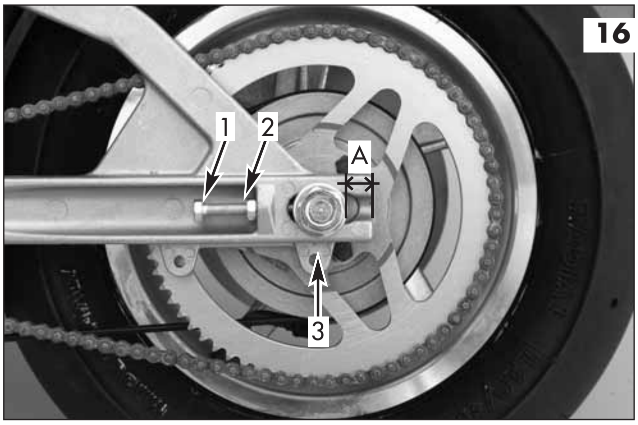
The final drive chain is an extremely important component and deserves special care and regular servicing.

⚠ **DANGER.** When working on the chain, take care not to jam your fingers between the chain and sprocket.

After removing the crankcase, make sure that in the lower section of the chain the vertical play in a point between crown and pinion is around 10 - 15 mm (photo no. 15). Whenever this measurement differs, adjust as follows (photo no. 16):



15



16

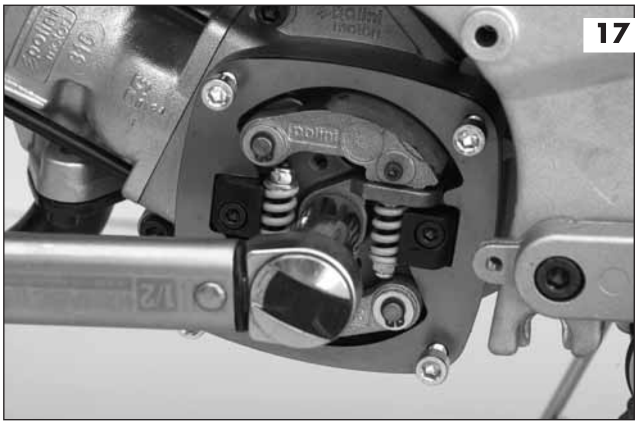
- Loosen the nut 3 on the rear wheel spindle.
- Loosen the lock nuts 2 and turn the adjusters 1 clockwise to tighten or anti-clockwise to slacken the chain. Make sure that the rear edges of the spindle plates are perpendicular to the swinging arm and measure distance "A" between the swinging arm and the plates.
- Tighten the rear spindle nut 3 (see schedule **9.1**).
- Measure the chain movement again and repeat the adjustment procedure if necessary.
- Hold the adjuster firmly with a spanner and then tighten the lock nut "2". Whenever you check the chain tension, also check the front and rear sprockets for wear or damage. In addition, the chain must not have play, too much sticking or locked links. Always lubricate the chain after washing the motorcycle. Dirty chains can be cleaned with diesel fuel. A good quality chain lube spray reduces chain wear and improves the efficiency of the transmission. Chain type ASA 25-12 ISO 04C-2.

⚠ **DANGER.** Never fit a new chain to worn sprockets or vice-versa. Incorrect wheel alignment not only causes rapid chain and sprocket wear but also affects the handling and control of the motorcycle.

DANGER. Loose, worn or badly aligned chains can break or come off the sprockets. If this occurs the chain can jam the rear wheel and cause accidents with serious personal injury and damage to the motorcycle.

7.12 ENGINE CLUTCH REMOVAL

- Remove plastic chain- pass slit.
- Remove the clutch case and the clutch bell.
- Unscrew the central nut (photo no. 17) (clutch key no. 143.695.009)
- Remove the engine clutch by using the extractor (code 143.695.008).
- Check the state of wear of the bell, should it be too worn we suggest you to replace it.
- Re-assemble the clutch (after having reconditioned it), always by using the clutch stop. Be careful and insert the key in the right place.



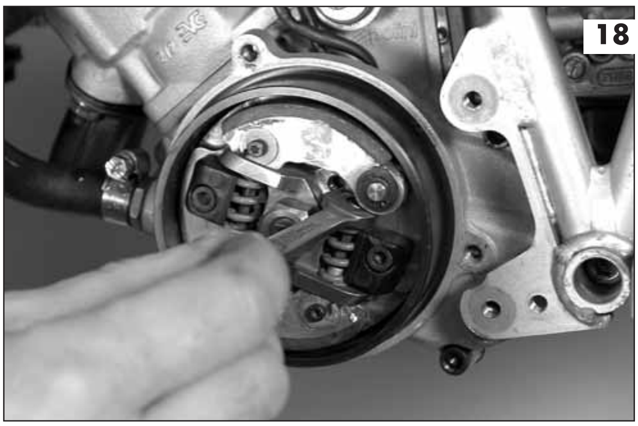
17

⚠ **WARNING!** Absolutely tighten the nut with a torque wrench to a TORQUE of 27 Nm 2,7 kgf m

WARNING! The clutch bell is subjected to wear in the same way as the clutch itself. We recommend replacing it after 9 hours of use.

7.13 CLUTCH ADJUSTMENT

For adaptation to different pilot weights and riding styles, the clutch has been designed with the possibility for a wide range of adjustment. The clutch can be adjusted by working on the setting of the self-locking nuts that adjust the pre-loading of the springs, considering that 1/6 turn of the nut (corresponding to one of its side) either raises or lowers clutch coupling by 150r/m, thereby also changing the total height of the springs and consequently the total diameter of the clutch (photo no. 18).

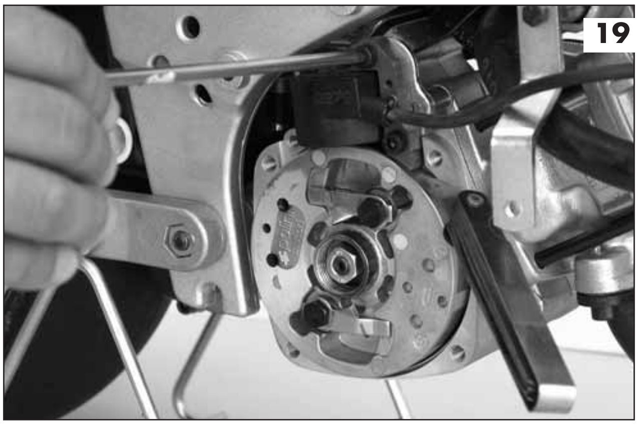


18

⚠ **WARNING!** Although the adjustment above offers the possibility to raise engine speed as required, the greater slip caused by raising the number of revolutions too high for clutch insertion can lead to clutch overheating and premature wear. The clutch is delivered with a standard adjustment and 2.3 mm diameter springs adjusted to a total height of 21 mm. Further adjustment of clutch insertion revolution can be obtained by replacing the springs with those contained in the kit (code

143.255.001) that contains 3 sets of springs with different wire diameters. We recommend regularly checking (EVERY RUN) the wear of the various components and making sure that the spring guide does not have grooves that cause slipping and loss of power. In order to keep the number of clutch insertion revolutions constant over time, we recommend installing an rpm counter that permits the clutch to be adjusted as required by consumption.

7.14 TIMING
The minibike's ignition is fixed. Check out often the distance between the spark coil and the rotor by using a thickness gauge 0,3 mm (photo no. 19).


19

7.15 FUEL
Your motorcycle is fitted with a two stroke engine that requires a mix of petrol and 2% synthetic oil. Only use petrol with an octane rating of 96 to 100 or more. In case of knocking try a different brand of petrol or a higher octane rating.

7.16 CARBURETTOR
Carburation has been set under standard conditions.
Different climatic and barometric conditions may require specific adjustments for the correct adaptation.

⚠ **DANGER.** Petrol is extremely inflammable and petrol vapour can explode easily. Refrain from smoking and avoid all naked flames or sparks where petrol is being drained or where re-fuelling is being performed.

7.17 WASHING THE MOTORCYCLE
Cover the following parts to prevent water from entering before washing your motorcycle:
- the throttle control
- the brakes control
- the air intake and filter
- the exhaust hole.

Avoid directing jets of water directly on to the following parts:
- the wheel hubs
- the swinging arm pivot
- the steering head
- the brake callipers
- the spark plug hood.

On completion of washing, lubricate the above parts as necessary, then start the engine and leave it run for a few minutes.

⚠ **WARNING!** Clean the vehicle when engine is cold.
WARNING! Never use solvents or alcohol to clean the plexiglass cover. Use only water and soap or the appropriate detergent.
WARNING! Make sure that the brakes are fully efficient before you start riding the motorcycle.

7.18 REMOVAL OF THE FRONT FAIRING
Remove one of the two screws from the two fairing connecting plates positioned beneath the engine and unscrew the two cover-front bracket support screws. Slightly open the two fairing halves from below with your hands and pull out the fairing in the direction of the motorcycle's front wheel.

8. INSPECTION, CHECKING AND RACE PREPARATION

⚠ **WARNING!** THE SERVICING OPERATIONS DESCRIBED IN POINTS **8.1** AND **8.2** MUST BE DONE BY ADULT AND QUALIFIED PEOPLE ONLY

8.1 DAILY CHECKS: TO BE PERFORMED ALWAYS BEFORE RIDING THE MOTORCYCLE

- Carburettor: check that the throttle cable operates smoothly and without sticking.
- Coolant: check for leaks, check level, check that the hose clamps are tight (whenever present).
- Expansion tank cap: check for tightness. (whenever present).
- Fuel filler cap: check for tightness.
- Air filter and filter box: check that filter is free from dust and dirt.
- Brakes: check that the brakes lines are not kinked or pinched and that the callipers are clean.
- Fuel tank: check locking.
- Chain: check lubrication and tightness control.
- Sprocket: check that the sprocket is free from dirt and stones.
- Handlebar and gearbox control: check that the handlebar clamp bolts are tight.
- Tyres: check the tyre pressure.
- Steering: check the steering head for play.

8.2 REGULAR CHECKS: TO BE PERFORMED BEFORE EACH RACE AND AFTER LAYING UP	INSPECTION - CLEANING - ADJUSTMENT			REPLACE-MENT FREQUENCY	MANUAL SECTION	DANGER (D) WARNING (W)
	AFTER 1 RACE 1 HOUR	AFTER 3 RACE 3 HOURS	AFTER 9 RACE 9 HOURS			
CHAIN	👁 ✋ 🛢			3 hours	7.11	⚠ **D** (point 7.11)
PIN, CHAIN AND SPROCKET	👁 ✋			3 hours	7.11	⚠ **D** (point 7.11)+**C**
CHAIN GUARD - CHAIN SLIDE (IF INCLUDED)	👁 ✋					
BRAKES ADJUSTMENT	👁 ✋				7.8	⚠ **W** (point 7.8)
COOLANT - RADIATOR	👁				3 + 7.5	⚠**W** (points 3, 7.5)
BRAKE CALLIPER	👁 ✋				7.8	⚠ **W** (point 7.8)
BRAKE PADS	👁 ✋			3 hours	7.9	
THROTTLE CONTROL	👁 ✋				7.7	⚠ **W** (point 7.7)
THROTTLE CABLES	👁 ✋			9 hours	7.7	⚠ **W** (point 7.7)+**C**
AIR FILTER	✋ **F**			3 hours	7.2	⚠ **W** (point 7.2)
TYRE PRESSURE	👁 ✋				7.10	⚠ **W** (point 7.10)
RADIATOR FINS	👁 ✋					
WHEEL HUBS BEARINGS	👁 ✋			9 hours		⚠ **M**
STEERING HEAD ACTION	👁 ✋					⚠ **M**
STEERING HEAD BEARINGS	👁 ✋					⚠ **M**
FRONT FORKS	👁 ✋					⚠ **M**
SWINGING ARM	👁 ✋					⚠ **M**
FUEL LINE	👁 ✋			9 hours		
REED VALVE	👁 ✋			9 hours		⚠ **M**
CARBURETTOR	👁 ✋					⚠ **M**
SPARK PLUG	👁 ✋			3 hours		
SPARK PLUG HOOD	👁 ✋			9 hours		
ELECTRICAL SYSTEM	👁 ✋					⚠ **M**
EXHAUST	✋					⚠ **M**
SILENCER	✋			9 hours		
CYLINDER HEAD, PISTON AND BARREL		👁 ✋				⚠ **M**
PISTON		👁 ✋		9 hours		⚠ **M**
PISTON RING		👁 ✋		9 hours		⚠ **M**
ENGINE CASING			👁 ✋			⚠ **M**
CRANKSHAFT			👁 ✋	18 hours		⚠ **M**
MAIN BEARINGS			👁 ✋	9 hours		⚠ **M**
ALL ENGINE BEARINGS			👁 ✋	9 hours		⚠ **M**
CLUTCH BELL	👁 ✋			9 hours	7.12	⚠ **W** (point 7.12)+**C**
CENTRIFUGAL CLUTCH	👁 ✋			9 hours	7.13	⚠ **W** (point 7.12)+**C**
CLUTCH SHOES	👁 ✋			9 hours	7.12 - 7.13	⚠ **W** (point 7.12)+**C**
KICK-START BOLTS	👁 ✋				7.3	⚠ **W** (point 7.3)
KICK-START GEAR	👁 ✋				7.3	⚠ **W** (point 7.3)
NUTS, BOLTS, FIXINGS	👁 ✋				9.1	

👁: INSPECT/ADJUST
✋: CLEAN
🛢: LUBRICATE
✋**F**: IN DUSTY RACE CONDITIONS, CLEAN THE AIR FILTER AFTER EVERY HEAT.
⚠ **D**: DANGER, NOTICE OF DANGEROUS SITUATION, AS EXPLAINED IN THE MANUAL

⚠ **W**: NOTICE OF WARNING, AS EXPLAINED IN THE MANUAL
⚠ **C**: CAUTION, THE REPLACING OPERATIONS MUST BE DONE BY QUALIFIED PEOPLE ONLY

STANDARD SPARK PLUG	COLDER SPARK PLUG
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG
CHAMPION N2C - RN2C	CHAMPION N1C - RN1C

<table>
<tr><th>9. TECHNICAL SPECIFICATIONS</th><th>911 6,2 Hp</th><th>911 6,2 Hp</th><th>910 S 6,2 Hp</th><th>910 S 6,2 Hp</th><th>910 S 6,2 Hp</th><th>910 S 4,2 Hp</th><th>910 S 4,2 Hp</th><th>Dirt Road S 4,2 Hp</th></tr>
<tr><td>Engine</td><td colspan="8">single cylinder 2 stroke - aluminium cylinder</td></tr>
<tr><td>Cooling system</td><td>air</td><td colspan="2">H_2O</td><td colspan="5">air</td></tr>
<tr><td>Bore and stroke</td><td colspan="8">36x39</td></tr>
<tr><td>Dsplacement</td><td colspan="8">39,69</td></tr>
<tr><td>Compression ratio</td><td colspan="5">16,2:1</td><td colspan="3">14:1</td></tr>
<tr><td>Carburettor</td><td colspan="8">SHA 14-14</td></tr>
<tr><td>Ignition</td><td colspan="8">electronic with inductive discharge</td></tr>
<tr><td>Fuel</td><td colspan="8">2% mix of lead-free fuel and syntetic oil</td></tr>
<tr><td>Spark plug</td><td colspan="8">Champion N2C - RN2C</td></tr>
<tr><td>Intake</td><td colspan="8">lamellar valve in engine casing</td></tr>
<tr><td>Starting</td><td colspan="8">pull star with self-winding cable</td></tr>
<tr><td>Clutch</td><td colspan="8">dry centrifugal clutch</td></tr>
<tr><td>Frame</td><td colspan="8">reinforced die cast light alloy</td></tr>
<tr><td>Front brake</td><td colspan="2">n° 2 - Ø122 mm.</td><td colspan="6">Ø122 mm.</td></tr>
<tr><td>Rear brake</td><td colspan="8">Ø122 mm.</td></tr>
<tr><td>Front tyre</td><td colspan="4">90/65-R6,5</td><td>90/80-5</td><td>90/65-R6,5</td><td colspan="2">90/80-5</td></tr>
<tr><td>Rear tyre</td><td colspan="4">110/50-R6,5</td><td>90/80-5</td><td>110/50-R6,5</td><td colspan="2">90/80-5</td></tr>
<tr><td>Fuel tank capacity</td><td colspan="2">2,4 litres</td><td colspan="6">1,8 litres</td></tr>
<tr><td>Empty weight</td><td>22 Kg.</td><td>23 Kg.</td><td>19 Kg.</td><td colspan="5">18 Kg.</td></tr>
<tr><td>Length</td><td colspan="2">1,030 mm.</td><td colspan="5">945 mm.</td><td>965 mm.</td></tr>
<tr><td>Width</td><td colspan="2">260 mm.</td><td colspan="5">240 mm.</td><td>210 mm.</td></tr>
<tr><td>Saddle height</td><td colspan="2">455 mm.</td><td colspan="2">400 mm.</td><td>385 mm.</td><td>400 mm.</td><td colspan="2">385 mm.</td></tr>
</table>

9.1 TIGHTENING TORQUE VALUES FOR FRAME AND CHASSIS	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	LOCKING COMPOUND
FRONT WHEEL SPINDLE	M10	45	4,5	33,3	
HANDLEBAR FIXING SCREWS	M6	12	1,2	8,88	
BRAKE PAD FIXING SCREWS	M4	5,7	0,57	4,21	LOCTITE 242
REAR WHEEL SPINDLE	M10	45	4,5	33,3	
ENGINE/SWINGING ARM AXLE	M8	25	2,5	18,5	
TOP AND BOTTOM FORK PLATES SCREWS	M5	6	0,6	4,44	
BRAKE DISK SCREWS	M5	6	0,6	4,44	LOCTITE 242
STEERING DUMPER HEAD SCREWS	M10	45	4,5	33,3	

TIGHTENING TORQUE VALUES FOR ENGINE N.m / Lbf . ft	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	LOCKING COMPOUND
CYLINDER HEAD NUTS	M6	10	1	7,40	
CRANKSHAFT NUT, CLUTCH SIDE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 270
CRANKSHAFT NUT, IGNITION SIDE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
SPARK PLUG		13	1,3	9,6	

The torque values listed in the tables above cover the most important nuts and bolts on the motorcycle. Apply the following standard tightening torque values to all nuts and bolts not listed above.

STANDARD TORQUE VALUES	N.m	Kgf.m	Lbf.t
5 mm NUTS AND BOLTS	6	0,6	4,44
6 mm NUTS AND BOLTS	10	1	7,40
8 mm NUTS AND BOLTS	25	2,5	18,50
10 mm NUTS AND BOLTS	45	4,5	33,30
12 mm NUTS AND BOLTS	55	5,5	40,70

10. SPARE PARTS

Always use genuine Polini parts

⚠ **DANGER.** The use of no genuine parts could jeopardise the working of the minibike and the safety of the rider .

11. GARAGING

If you will not use the minibike for a long period, it is important to follow some suggestions before garaging it:

- empty the petrol tank as described at point **7.1** REMOVING AND ASSEMBLING THE FUEL TANK
- empty the cooling system as described at point **7.5** CHANGING THE COOLANT

The minibike must be kept in vertical position on its kickstand, far from heat sources and sun light.

12. TRAINING AND INFORMATION

For a right usage of this minibike it is necessary to read this manual carefully and follow all the indications.

You have to give particular attention to the parts underlined with the symbols **DANGER and WARNING.**

Before riding this motorcycle people under 14 must always be instructed about the risks coming from an illegitimate use of the minibike and informed about the use of protection equipments that must be always use, helmet and protective clothes as better described in section **6**: SAFE DRIVING: CONDITIONS OF USE OF THE MINIBIKE

We do not recommend the use of the minibike to children not able to ride a bicycle.

Anyway it is important that a qualified person teaches the young rider the knowledge of driving. For example people under 14 must be advised about the dangers coming from the parts in movement or the hot parts of the minibike.

Furthermore for people under 14 it is forbidden to make maintenance operations shown in section **7**.

FRANÇAIS

INDEX

INTRODUCTION
Nous vous prions de lire attentivement cette notice d'utilisation et d'entretien avant de vous mettre au guidon de votre véhicule car elle contient des informations qui vous aideront à éviter à vous mêmes, à d'autres personnes ou aux choses qui vous entourent, de regrettables ruptures, lésions personnelles graves et même accidents mortels. Seules une mise au point parfaite et une connaissance totale de votre véhicule avant de la mise en selle, pourront vous assurer sécurité et tranquillité, et vous permettre de jouir à fond du plaisir de conduire sur piste.

AVERTISSEMENT IMPORTANT
CE VEHICULE A ÉTÉ DESSINÉ ET FABRIQUÉ UNIQUEMENT POUR LES COMPETITIONS. IL EST INTERDIT DE L'UTILISER SUR ROUTE PUBLIQUE. LA MINIMOTO DOIT ETRE UTILISEE SEULEMENT SUR PISTES BIEN ASPHALTEES ET PLATES.
LES LOIS EN VIGUEUR PERMETTENT L'UTILISATION DE CE VEHICULE SEULEMENT QUE LORS DE COMPETITIONS ORGANISEES OU EVENEMENTS SPORTIFS SUR PISTE FERMEES ET PRIVEES ET SOUS LES AUSPICES DES ORGANISMES POUR L'ASSISTANCE (AMBULANCE, POMPIERS, POLICE, ETC..)

INTERDITION DE TRANSPORT DE PERSONNE ET/OU CHOSES
PILOTE SEUL, SANS PASSAGER. Ce véhicule a été conçu pour n'être utilisé que par le pilote.
A BIEN SE RAPPELER
L'UTILISATION DE CE VEHICULE AUX MOINS DE 18 ANS DOIT TOUJOUR AVENIR SOUS L'AUSPICE DE PERSONNES ADULTES ET COMPETENTS.

LIRE ATTENTIVEMENT CETTE NOTICE.
Dans cette notice on signale des situations particulières référées aux dangers, événements et situations de danger qui peuvent être causés par l'usage et la maintenance de la mini moto: Selon le point 3 de la Norme UNI EN 1050: 1998 ils sont ici définis:
DOMMAGE: lésion physique et/ou dommage à la santé ou aux biens.
DANGER: événement qui peut provoquer de dommages

Avant chaque utilisation de la minimoto ou opération de maintenance sur la minimoto, s'assurer d'avoir bien compris ce qu'il est indiqué par cette notice, en faisant attention aux phases indiquées par le symbole de ⚠ **DANGER** ou **ATTENTION**.

IMPORTANT: cette notice doit être considérée comme partie intégrante de la minimoto et doit toujours l'accompagner en cas de revente.

AU NOUVEAU PROPRIETAIRE. Quand vous choisissez une minimoto Polini comme nouvelle moto, vous entrez à faire partie d'une famille bien distincte de propriétaires et de pilotes de motos.Ce nouveau modèle a été conçu en vue de devenir le plus performant possible. Pour obtenir de bons résultats, il faut que le pilote soit habile et en parfaites conditions physiques.
Pour atteindre les meilleures performances possibles, il devra s'entraîner sérieusement et fréquemment pour préparer son physique. Le but de cette notice est de vous aider à tirer un maximum de satisfaction de votre minimoto Polini, satisfaction obtenue à travers les performances de la moto même et les succès remportés au cours des compétitions.

ACCESSOIRES DE PROTECTION ET PRESCRIPTIONS DE SECURITE
1- La plupart des décès par accidents de moto sont dus à des blessures à la tête. **Portez TOUJOURS un casque INTEGRALE**. Portez également genouillère et coudière (certifiés selon la norme **EN 1621-1 / 1997**). Utilisez des vêtements de protection, des chaussures fermés et appropriées et avec semelle résistante aux abrasions.
2- Le système d'échappement devient extrêmement chaud durant l'usage et reste encore ainsi pendant un certain temps. Ne touchez jamais les parties chaudes de l'échappement. Portez un pantalon qui couvre entièrement vos jambes.
3- Ne portez pas de vêtements larges pouvant se prendre dans les commandes, dans les repose-pied, dans la chaîne de transmission ou dans les roues.
4- Respectez la nature.

⚠ **ATTENTION**
TOUTE MODIFICATION APPORTÉE A LA MINI MOTO, TOUTE ELIMINATION DE PIECES D'ORIGINE POURRONT PRIVER CE VEHICULE DE SA SECURITÉ OU RENDRE SON USAGE ILLEGAL. RESPECTEZ TOUTES LES REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LOCALES.

CETTE MINIMOTO A ÉTÉ CONÇUE POUR UN PILOTE PESANT MOINS DE 80 Kg.

Pensant à votre sécurité, Polini Motori vous recommande de toujours chercher ce qu'il y a de mieux pour votre moto et d'exiger exclusivement des pièces de rechange d'origine Polini Motori.
Pour connaître la véritable identité de votre véhicule, notez dès maintenant ci-dessous ses généralités:

MODELE: ....

CYLINDREE: ....

REFROIDISSEMENT: ....

PNEUS: Avant .... Arrière ....

CODE: 143.000. .... POIDS: ....

1. INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE AVANT DE LA MISE EN PISTE
La moto qui se présentera à vous quand vous ouvrirez l'emballage n'est pas prête à l'usage mais partiellement démontée pour des exigences de transport. Au moment du déballage, on devra effectuer une série d'opérations de montage et de contrôle, en suivant nos instructions, afin que le produit trouve sa juste conformation et soit prêt à l'usage. Pour faciliter le montage, nous vous conseillons de procéder de la sorte:
1- Retirez la moto de l'emballage (photo n. 1).

1



2- Contrôlez les pièces nécessaires au montage du véhicule se trouvant dans la boîte :

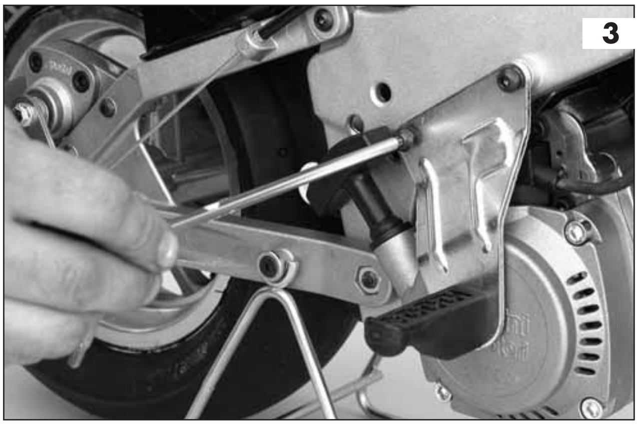
-Minimoto Polini	N. 1
-Repose-pied	N. 2
-Demi-guidons complets de levier du frein	N. 2
-Béquille	N. 1
-Vis M.6 TCEI	N. 4
-Vis M.8x20 TPSEI	N. 2
-Notice pour l'utilisation et l'entretien	N. 1
-Certifié de conformité CE	N. 1

3- Gonflez le pneu avant - arrière (voir paragraphe **7.10**).
4- Pour faciliter le travail, on conseille de démonter le carénage.
5- Montez les demi-guidons avec levier de frein et commande gaz, en retirant les cavaliers des demi-guidons, en les positionnant sur la tige de la fourche à la hauteur voulue et en les fixant à l'aide des vis M.6 TCEI réservées à cet effet (vis imbus avec clef imbus de 5, photo n.2).
6- Placez les leviers du frein avant et arrière en fixant les cavaliers des leviers avec l'inclinaison désirée à l'aide des vis spéciales M.6 TCEI (vis imbus avec clef imbus de 5).


2

⚠ **ATTENTION.** Contrôlez avec attention que les leviers de frein ne heurtent pas le carénage quand vous le remonterez. Il faut absolument éviter cet inconvénient.

7- Enlevez le couvercle de la commande gaz. Contrôlez si le fil est correctement enfilé dans le logement du galet enrouleur de fil et refermer le couvercle. Placez ensuite la commande du gaz contre le levier du frein et fixez-la à l'aide des vis M.5 TCEI (vis imbus avec clef imbus de 4) réservées à cet effet, dans une position qui assure à la gaine du fil sa pleine liberté de mouvement (voir paragraphe **7.7**).
8- Démontez les supports repose-pied du châssis et montez les repose-pied en utilisant les vis fournies (photo n.3).
9- Remplissez (quand cela est prévu) le circuit de refroidissement du moteur (voir paragraphe **3**).
On vous conseille d'effectuer cette opération là où vous allez utiliser la moto.


3

⚠ **ATTENTION.** Le circuit de refroidissement est normalement dépourvu de liquide; il faudra donc procéder à le remplir avec de l'eau distillée avant de mettre la moto en marche (voir paragraphe **3**). Utiliser seulement de l'eau distillée.

A BIEN SE RAPPELER. Il est indispensable de procéder régulièrement aux opérations d'entretien et de contrôle avant d'utiliser le véhicule. Si une intervention de maintenance s'impose ou si des réparations sont nécessaires, adressez-vous à votre concessionnaire POLINI MOTORI. Etant donné que ces véhicules sont en constante évolution et que différentes modifications techniques sont apportées en phase de conception, vous pourrez dans certains cas relever quelques discordances entre le véhicule effectif, les illustrations et le texte de cette notice. Les pièces d'origine que POLINI MOTORI fournit comme pièces de rechange, sont dans le même matériel et ont subi le même cycle de fabrication que les pièces qui composent votre mini moto.
C'est là des garanties de plus longue durée et de fonctionnement optimal de votre véhicule. Nous vous recommandons de toujours exiger des pièces de rechange d'origine **POLINI MOTORI**.

2. TRANSPORT DU VEHICULE

Pour un correct et sur transport du véhicule du lieu du remisage à la piste il faut:
- s'assurer que le réservoir soit vide pour éviter des pertes;
- positionner le béquille sur un plan horizontal du véhicule que va effectuer le transport;
- positionner la minimoto sur la béquille en la fixant avec des courroies ou cordes et s'assurer que pendant le transport elle reste toujours en position verticale.

⚠ **ATTENTION.** N'effectuer jamais le transport de la minimoto avec le réservoir de l'essence plein ou avec les parties d'échappement ou du moteur chaudes.

3. OPERATIONS A SUIVRE AVANT LA MISE EN PISTE DE LA MINIMOTO

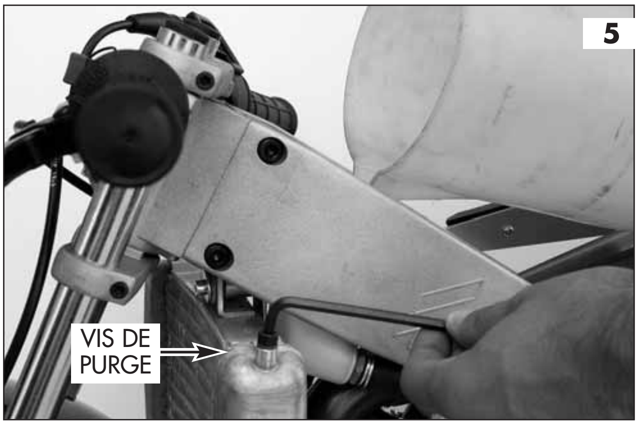
3.1 MISE EN MARCHE DU MOTEUR REFROIDIT A LIQUIDE

⚠ **ATTENTION.** Les opérations indiquées dans ce paragraphe doivent être suivies par personne avec plus que 14 ans et toujours sous l'auspice de personne adulte et compétente.

Seulement après avoir lu et effectué tous les contrôles ci-dessus, vous pourrez procéder à la mise en marche de votre véhicule.
Pour véhicules réfrigérés à eau, effectuez les opérations suivantes:
1- Pour enlever le réservoir du carburant, enlever la selle et le couvre-réservoir (voir paragraphe **7.1**) (photo n. 4).

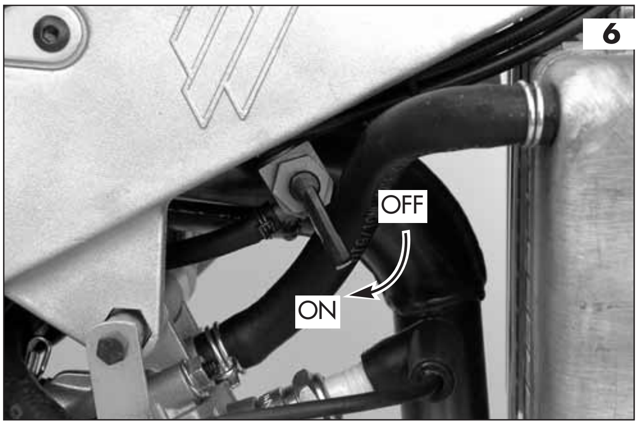

4

2- Dévissez et retirez le bouchon du vase d'expansion.
3- Desserrez et retirez la vis de purge située dans le haut du radiateur (photo n. 5).
4- Procédez au remplissage du circuit jusqu'à ce que le liquide de refroidissement s'écoule de l'orifice de purge du radiateur. Fermez alors l'orifice en replaçant et resserrant la vis précédemment retirée.



⚠ **ATTENTION.** Eviter que de l'air reste à l'intérieur du radiateur; cela pourrait en effet créer forte pression en se chauffant avec risque d'explosion. Pour faciliter la sortie de l'air on conseille de tenir la moto légèrement inclinée sur le coté de l'orifice de purge du radiateur.

5- Continuez à remplir jusqu'atteindre le niveau indiqué par une ligne sur le vase d'expansion.
6- Refermez le bouchon du vase d'expansion.
7- Après l'avoir remonté, remplissez le réservoir de carburant (voir paragraphe **7.15**).
8- Ouvrez le robinet de l'essence placé sous le réservoir en le mettant sur "ON" (photo n. 6)
9- Si le moteur est froid, facilitez l'allumage en soulevant le levier du starter sur le carburateur.



⚠ **ATTENTION.** Quand le moteur est chaud, rabaissez le starter en faisant attention à éviter le contact avec le moteur.

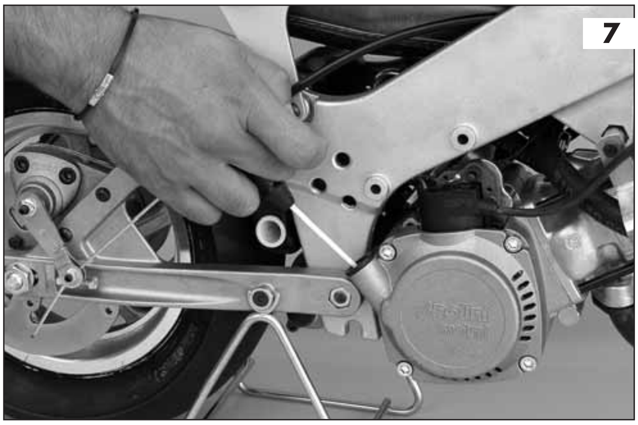
10- Bloquez la roue arrière à l'aide de la commande du frein.

⚠ **DANGER.** La roue arrière continuera à tourner si elle n'est pas en contact avec le sol ou si elle n'est pas bloquée par le frein. Tout contact accidentel avec cette roue qui tourne peut provoquer de graves lésions aux personnes.

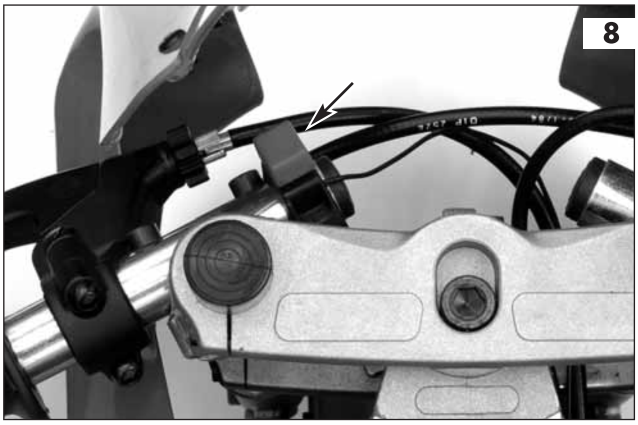
11- En maintenant la manette du gaz au minimum, mettez le câble d'allumage par friction en traction et tirez sur la poignée de démarrage en exerçant une force constante (photo n. 7).

⚠ **ATTENTION.** Ne tirez pas à fond sur le câble et évitez de donner des coups violents et continus.

12- Portez le moteur à une température d'exercice normale en le tenant au ralenti pendant quelques minutes.
13- Eteignez le moteur, enlevez de nouveau le bouchon du vase d'expansion et contrôlez que le niveau du liquide n'a pas baissé. Si c'est le cas, procédez à un autre complément de remplissage jusqu'à atteindre le niveau fixé et revissez le bouchon. Le véhicule est alors prêt et peut être utilisé.
14- Si tout est en ordre, vous pouvez remonter le carénage, le couvre-réservoir et la selle.



⚠ **ATTENTION.** Tous les contrôles de niveau du liquide de refroidissement effectués par la suite ne devront avoir lieu que si le moteur est froid et éteint, afin d'éviter de se brûler. Utiliser seulement de l'eau distillée comme liquide de refroidissement.
ATTENTION. Evitez d'ouvrir ou de fermer brusquement l'accélérateur car la moto bondirait en avant et vous risqueriez de perdre le contrôle de votre véhicule
ATTENTION. Il est obligatoire de contrôler si le moteur s'arrête bien par l'intermédiaire du bouton rouge de masse placé sur le guidon avant de vous mettre en selle (photo 8).



3.2 MISE EN MARCHE DU MOTEUR REFRIGÉRÉ À AIR
Voir paragraphe **3.1** seulement les points 7/8/9/10/11/12/14

4. RODAGE DU VEHICULE

⚠ **ATTENTION.** Les suivantes opérations de rodage doivent être suivies par personne avec plus que 14 ans et toujours sous l'auspice de personne adulte et compétente.

1- Pour optimiser l'ajustement du moteur et de la transmission au premier usage et afin de préserver dès le début la fiabilité de votre moto, il est indispensable que vous procédiez à un rodage de courte durée.

⚠ **ATTENTION.** La première fois que vous conduirez votre véhicule, pour effectuer un rodage complet, nous recommandons de rouler pendant 30 minutes à bas régime. Prenez les précautions indiquées ci-dessous:

2- Une fois le moteur allumé, faites-le tourner au ralenti jusqu'à ce qu'il atteigne la température d'exercice normale.
3- En phase de rodage évitez aussi bien de démarrer en accélérant à fond que les accélérations rapides. Ces opérations devront être répétées chaque fois que vous remplacerez :
- le piston
- les segments
- le cylindre
- le vilebrequin ou les roulements de support

⚠ **ATTENTION.** Un piston rayé peut entraîner une baisse des performances ou une détérioration rapide du cylindre.
Le type d'incrustations carbonées qui se forment sur la tête, sur la bougie et sur l'échappement du cylindre donne une indication sur le type de mélange de votre moteur.
Rappelez-vous bien qu'une combustion trop riche en huile ne prolonge pas la durée de vie de votre moteur.

5. COUPURE DU MOTEUR
Pour arrêter la minimoto il suffit d'appuyer le bouton de masse placé sur le guidon (photo 8).

6. CONDUITE FIABLE : USAGE DE LA MINIMOTO

⚠ **ATTENTION.** L'USAGE DE LA MINIMOTO EN CASE DE PILOTE AVEC MOINS QUE 18 ANS DOIT TOUJOURS S'EFFECTUER SOUS L'AUSPICE DE PERSONNE ADULTE.
ATTENTION. L'USAGE DE LA MINIMOTO EN CAS OU LE PILOTE AURAIS MOINS QUE 14 ANS DOIT TOUJOURS S'EFFECTUER EN PRESENCE D'UNE PERSONNE ADULTE QUI LE GUIDERA SUR UNE CORRECTE UTILISATION DU VEHICULE ET DES DISPOSITIFS DE PROTECTION COMME INDIQUE PAR LA PRESENTE NOTICE.

La conduite d'une minimoto POLINI nécessite de mesures spéciales pour la sauvegarde de l'intégrité du conducteur. Avant d'utiliser votre minimoto, on vous rappelle les points suivants:
1- Beaucoup d'accidents sont dus à l'inexpérience du pilote
2- Conduisez toujours avec les deux mains sur le guidon
3- Portez de vêtements de protection adaptes:
- portez toujours un casque INTEGRALE;
- munissez-vous de gants, genouillères et coudière conformes à la **norme EN 1621-1 / 1997**;
- portez de vêtements de protection;
- utilisez chaussures closes et adaptes aux conditions de vie.
4- L'usage de la minimoto doit se passer seulement sur piste ou circuits privés. Il est interdit sur la voie publique.
5- La minimoto n'est pas pourvue d'un système d'éclairage autonome, son usage doit avenir donc en conditions de bonne visibilité, dans endroits privés et bien illuminées (même avec illumination artificielle).
6- La minimoto n'a pas été projetée pour usage en conditions climatiques malheureuses comme par exemple pluie, grêle, vent fort, neige et chaussée glissante.
7- Il est interdit d'utiliser la minimoto dans lieu qui présentent aspérités comme pierres, trous, marches, ressauts, etc.
8- Il est interdit d'utiliser la minimoto en état d'ébriété, sous les effets de stupéfiants ou en cas de non complète lucidité d'esprit.
9- Cette minimoto a été conçue pour un pilote pesant moins de 80 kg.
10- La minimoto a été conçu pour n'être utilisé que par le pilote

IL EST INTERDIT D'UTILISER LA MINIMOTO SANS AVOIR LU ATTENTIVEMENT LA NOTICE D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

7. MAINTENANCE, INTERVENTIONS D'ENTRETIEN ET REGLAGES

⚠ **ATTENTION.** LES OPERATIONS DE MAINTENANCE DOIVENT ETRE EFFECTUEES EXCLUSIVEMENT PAR PERSONNE ADULTES ET COMPETENTES. AU CAS OU LES OPERATIONS INDIQUEES DANS LES SUIVANTS POINTS DE LA NOTICE NE SONT PAS CLAIRES, ON CONSEILLE DE CONSULTER DES REVENDEURS OU CONCESSIONAIRES **POLINI MOTORI**. SUIVRE ATTENTIVEMENT LES INDICATIONS DE LA NOTICE.

On entend par opérations d'entretien et interventions nécessaires à une mise au point optimale du véhicule, les contrôles journaliers avant la mise en marche du véhicule. Les opérations d'entretien courant et les réglages quotidiens sont faciles à effectuer si l'on suit les instructions données par cette notice d'assistance. On recommande de faire exécuter les opérations de maintenance plus particulières par les concessionnaires **POLINI MOTORI** qui remplaceront les pièces détériorées en utilisant exclusivement des pièces de rechange d'origine. La fréquence des opérations d'entretien et le type d'intervention sont indiqués dans les tableaux **8.1** et **8.2**.

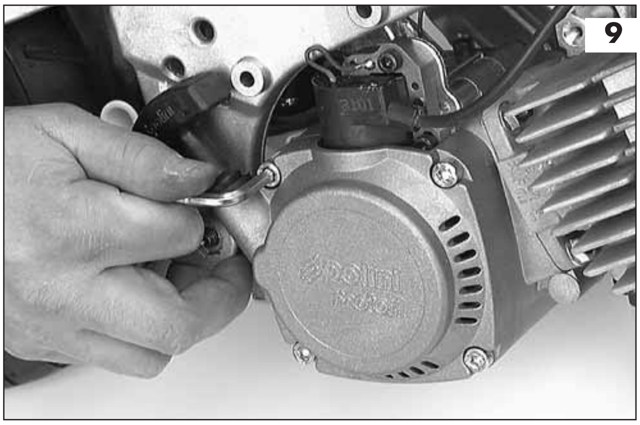
7.1 DEMONTAGE ET REMONTAGE DU RESERVOIR
Assurez-vous que le robinet du carburant est bien sur “OFF” (photo n. 6). Détachez le tuyau de l'essence du robinet. Retirez la vis M.5 de fixation du réservoir, soulevez-le et sortez-le tout en le tirant en direction du garde-boue avant. Pour remonter le réservoir, enfilez sous la selle les deux pieds arrière du réservoir en pressant ce dernier contre le bouchon du vase d'expansion et bloquez en serrant la vis et la rondelle précédemment enlevées.

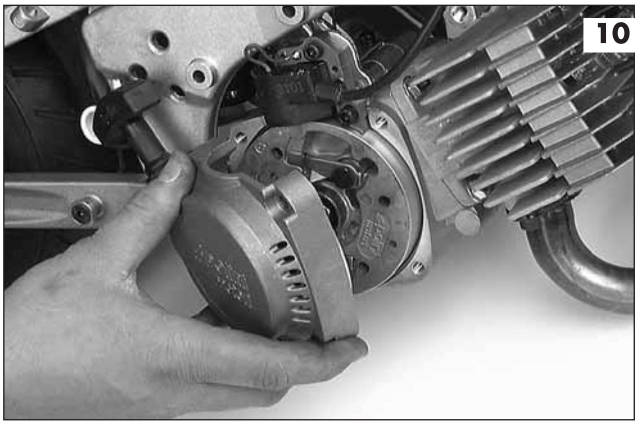
⚠ **DANGER.** Avant de procéder au démontage du réservoir assurez-vous qu'il ne contient pas de l'essence ou de liquides inflammables. Durant cette opération n'utilisez pas de flammes libres.
ATTENTION. Avant d'utiliser de nouveau la moto, raccordez le tuyau de l'essence au robinet.

7.2 RETRAIT ET NETTOYAGE DU FILTRE A AIR
L'une des causes du bas rendement d'un moteur peut être attribuée aux mauvaises conditions du filtre à air.
Pour le nettoyer, procédez de la façon suivante:
- Retirez le garde-boue arrière en enlevant les quatre vis à encoche cruciforme, desserrez, à l'aide d'un tournevis, le collier du filtre et retirez le filtre.
- Lavez le filtre à air à l'eau chaude et au savon neutre.
- Après l'avoir rincé et tordu, imbibez-le d'huile pour filtres.

⚠ **ATTENTION.** Si le filtre présente une forte concentration de poussière, en plus des impuretés, remplacez-le immédiatement par un filtre neuf.
ATTENTION. Un filtre à air sale peut fatiguer le moteur et causer une baisse de performances. Un filtre abîmé peut au contraire permettre l'entrée de nombreuses particules de poussière dans le moteur, ce qui accélère la détérioration normale des segments et du cylindre.

7.3 SUBSTITUTION DE LA ROULETTE ENROULE-CABLES
Démonter le carter du coté de l'allumage (photo n.9-10), puis tirer le câble pour presque toute sa course et enlever la poignée en dénouant le nœud inséré.


9

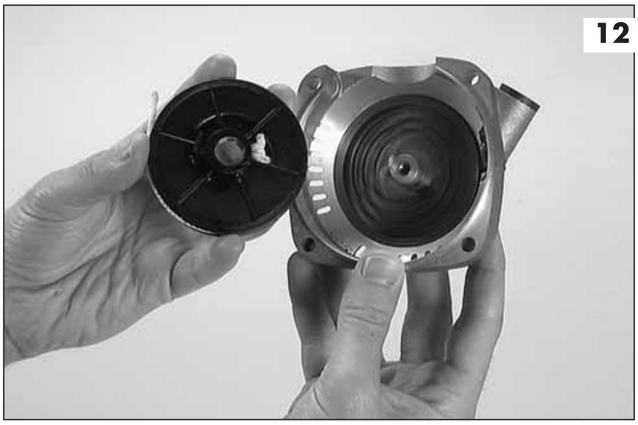

10

En maintenant le câble en tension (photo n.11), dévisser la vis centrale; à ce point-la roulez la
poulie lentement jusqu'à décharger le ressort.

⚠ **ATTENTION.** Eviter, si possible, la sortie du ressort de son siège (photo n.12).



11



12

Avant de remonter tout, il est important de contrôler que le câble ne soit pas usuré, si c'est le cas remplacer-le. Pour le remontage il est nécessaire d'enfiler le câble dans le trou au centre de la poulie et la bloquer en faisant un nœud à son extrémité; puis enrouler tout le câble autour de la poulie et donc poser la poulie dans son siège en faisant attention que le ferme spécial posé sur la poulie s'accroche avec l'attelage du ressort. A ce point-la, faire rouler la poulie en sens inverse aux aiguilles d'une montre pour deux tours et demi à peu prés; en le tenant ferme enfiler le câble dans le "trou de guide" et dans la poignée, puis faire un nœud à l'extrémité du câble (photo n. 13). Visser la vis centrale en utilisant la rondelle prévue, en vous assurant que la poigné ne pendilles pas, mais qu'elle arrive à la fin de la course, si ce n'est pas le cas répéter l'opération en chargeant encore plus le ressort.



13

7.4 CONTROLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

⚠ **DANGER.** Le control du liquide de refroidissement doit toujours se passer seulement à moteur froid parce que le retrait du bouchon de la bouteille du vase d'expansion quand le moteur est chaud peut provoquer des brûlures.

Quand le moteur est froid, contrôlez le niveau du liquide de refroidissement du moteur en dévissant le bouchon du radiateur et rajoutez du liquide si cela est nécessaire (voir paragraphe **3**, mise en marche du moteur). Vissez à fond le bouchon du radiateur.

7.5 REMPLACEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Mettez la moto en position verticale et à l'aide d'une pince à becs plats, retirez le collier. Recueillez l'eau dans un récipient. Contrôlez si tout le système de refroidissement est en ordre. Remplissez avec de l'EAU DISTILLÉE en suivant les indications données plus haut (voir paragraphe **3**, mise en marche du moteur).

⚠ **ATTENTION.** Ne laissez jamais le véhicule arrêté trop longtemps avec le système de refroidissement plein. On conseille de vider le système en cas d'arrêt prolongé.

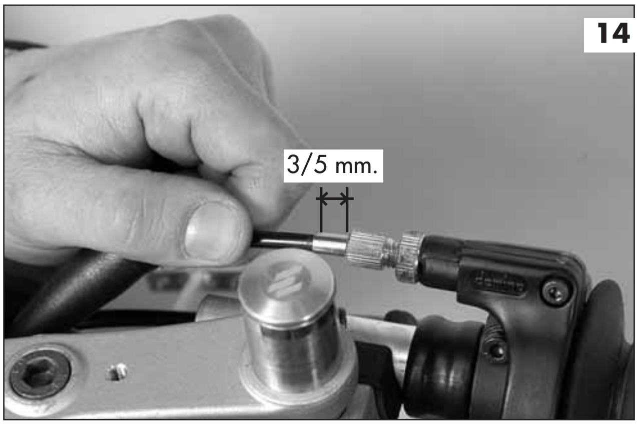
7.6 REGLAGE DU RALENTI

Le réglage du ralenti doit être effectué quand le moteur est chaud. Laissez tourner le moteur, la manette du gaz fermée; tournez dans un sens ou dans l'autre la vis qui se trouve sur la droite du carburateur jusqu'à ce que le nombre de tours du moteur soit le plus bas possible, tout en restant constant pour quelques instant.

⚠ **DANGER.** La roue arrière continuera à tourner si elle n'est pas en contact avec le sol ou si elle n'est pas bloquée par le frein. Tout contact accidentel avec cette roue peut provoquer de graves lésions aux personnes.

7.7 COMMANDE DE L'ACCELERATEUR

Contrôlez si la manette de la commande du gaz fonctionne bien et si le câble de la commande du gaz a bien un jeu de 3-5 mm. Si le jeu est supérieur, mettez au point la vis qui se trouve sur le carburateur ou sur la commande du gaz (photo n.14).



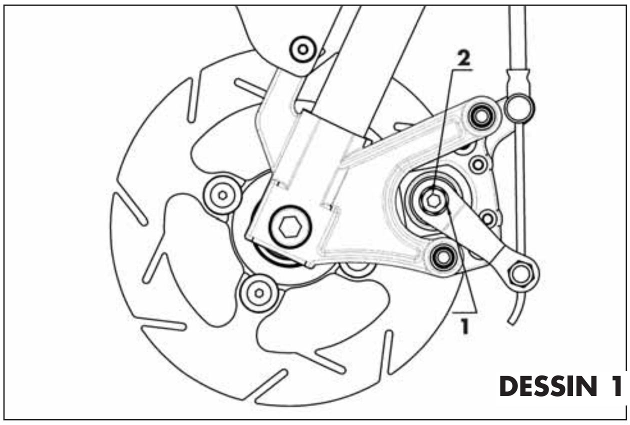
14

⚠ **ATTENTION.** Une manque de contrôles journaliers et d'opérations de maintenance peut provoquer de sérieux dommages au véhicule ou des accidents graves.

7.8 REGLAGE DU SYSTEME DE FREINAGE

Pour régler la position du levier, procédez de la façon suivante:
1- Retirez la gaine de protection de la commande frein.
2- Desserrez la bague vissée sur le levier du frein et tournez le tendeur de câble dans le sens des aiguilles d'une montre si vous désirez diminuer le jeu du levier de frein et dans le sens contraire si vous désirez l'augmenter.
3- Une fois l'opération terminée, enfilez de nouveau la gaine de protection sur le tendeur de câble.

NOTE. On laisse généralement au levier une course de 5-10 mm mesurés à son extrémité. Pour régler, agissez sur la pince du frein; desserrez l'écrou 1 et visser la cheville 2 jusqu'à ce que la course du levier du guidon soit correctement rétablie. En maintenant la cheville 2 dans sa position, bloquez de nouveau l'écrou 1 et vérifiez que la roue n'est pas freinée (voir dessin 1).



DESSIN 1

Périodiquement, en fonction de l'usage et des conditions atmosphériques, nettoyez la pince du frein avec un jet d'air comprimé (voir paragraphe **8.2**) et contrôlez l'usure du matériel de frottement des plaquettes du frein, quand il est inférieur à 1mm, pourvoir au remplacement.

⚠ **ATTENTION.** N'effectuer jamais le réglage des freins quand les disques sont encore chauds.

7.9 REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN

Démontez la pince du support en retirant les vis de fixation, desserrez les vis des plaquettes et, à l'aide d'un tournevis à petite lame, exercez une légère pression pour soulever et extraire les plaquettes de frein usées. Enfilez les plaquettes neuves dans leur logement en faisant attention à bien placer le trou des plaquettes en face du trou des vis et remettez les vis en place. Remontez le groupe pince sur la fourche ou sur le châssis et procédez aux opérations de freinage. Durant ces opérations, graissez le mécanisme interne de la pince et les vis de blocage de cette dernière.

⚠ **ATTENTION.** Faire attention à ne pas salir les plaquettes avec déchets de graisse.
ATTENTION. Ne régler jamais les freins quand les disques sont encore chauds.

7.10 PRESSION DES PNEUS

Une pression de gonflage appropriée assurera un maximum de stabilité de conduite et de durée de vie des pneus. Contrôlez fréquemment la pression des pneus et réglez si nécessaire.
Il faut toujours mesurer la pression de gonflage quand les pneus sont froids.

PRESSIONS DES PNEUS CONSEILLEES	
AVANT	**ARRIERE**
1,6 BAR – 23 PSI	1,8 BAR – 26 PSI

⚠ **ATTENTION.** La pression des pneus varie selon le poids du pilote, le type de circuit, la température atmosphérique et le type de chaussée.

7.11 CHAINE DE TRANSMISSION

La chaîne pour moto est un organe tellement important qu'il mérite un soin et un entretien particuliers:

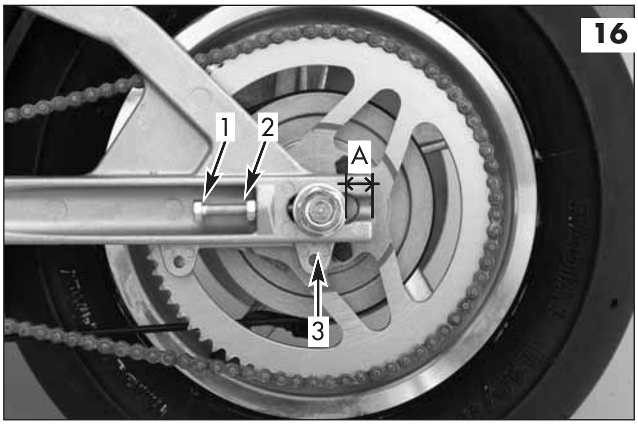
⚠ **DANGER.** Ne mettez jamais vos doigts entre la chaîne et la couronne.

Après avoir enlevé le carter de protection, contrôlez que dans la partie inférieure de la chaîne, l'oscillation verticale en un point intermédiaire entre la couronne et le pignon, est d'environ 10 - 15 mm (photo n.15). Si cette mesure n'est pas respectée, procédez au réglage comme suit (photo n.16):
- Desserrez l'écrou de l'essieu arrière 3.
- Desserrez les contre-écrous 2 et tourner le boulon de réglage 1 dans le sens des aiguilles d'une montre pour diminuer le jeu ou dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour l'augmenter. Alignez les bords arrière des plaques de l'essieu et contrôlez sur les deux côtés de la fourche la distance A qui sépare la fourche de la plaque.
- Serrez l'écrou de l'essieu arrière 3 (voir tableau **9.1**).
- Contrôlez de nouveau le jeu de la chaîne et réglez si nécessaire.
- Serrez ensuite le contre-écrou 2 en immobilisant le boulon de réglage à l'aide d'une clé. Vérifier à chaque réglage l'état d'usure de la couronne et du pignon. En outre la chaîne ne doit présenter ni jeux, ni frottements excessifs ou maillons grippés.

La chaîne doit toujours être graissée, même après le lavage de la moto. Pour enlever les impuretés, utilisez du gasoil et pour le graissage on conseille un lubrifiant en bombe aérosol qui permettra de réduire considérablement l'usure et d'améliorer les performances de la transmission. Transmission à chaîne type ASA 25-12 ISO 04C-2



15



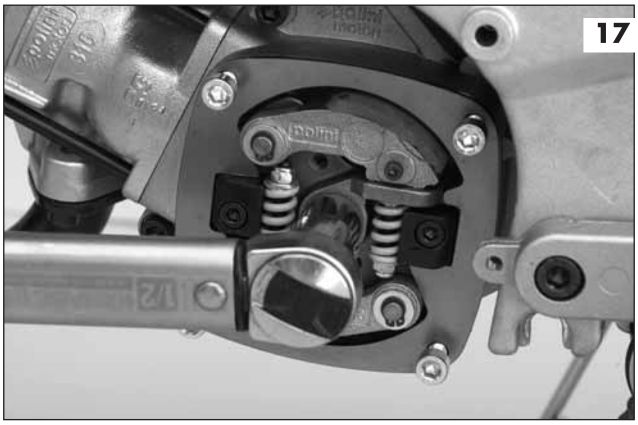
16

⚠ **DANGER.** Ne montez jamais une chaîne de transmission neuve sur un pignon et une couronne très usés et vice versa. Un mauvais alignement de la roue entraînera une usure excessive et compromettra la stabilité de la moto.
DANGER. Si la chaîne se casse ou se décroche des roues dentées, elle peut aller s'enrouler sur le pignon et bloquer la roue arrière, causant ainsi de graves accidents et des lésions aux personnes.

7.12 DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

- Retirez le davier de chaîne en plastique.
- Retirez le carter de protection de l'embrayage et la cloche.
- Dévissez l'écrou central (photo n.17) (clé embrayage code 143.695.009)
- Enlevez le groupe embrayage en utilisant l'extracteur (cod. 143.695.008).
- Contrôlez l'état d'usure de la cloche; s'elle est trop détérioré on en conseille la substitution.
- Remontez l'embrayage (après l'avoir révisé) en utilisant toujours l'arrête embrayage et en faisant attention à bien introduire la clavette dans la rainure qui lui est réservée.

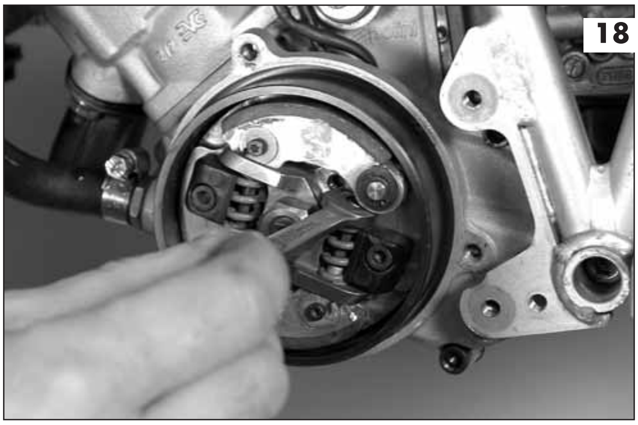
⚠ **ATTENTION.** Il faut absolument serrer l'écrou avec une clé dynamométrique COUPLE 27 Nm 2,7 kgf m.
ATTENTION. La cloche embrayage est un organe sujet à l'usure comme l'embrayage. On conseille donc de la remplacer au moins au bout de 9 heures d'utilisation.



17

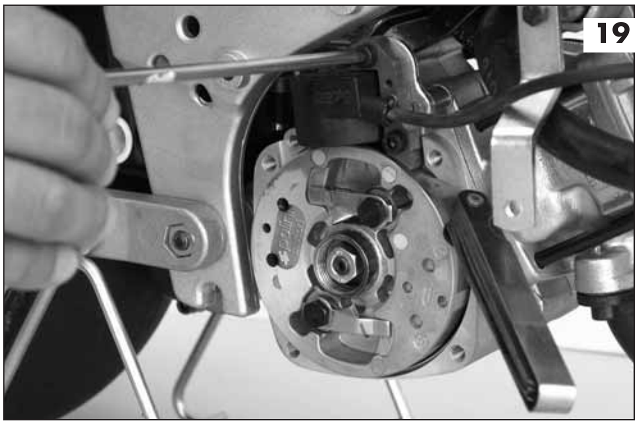
7.13 REGLAGE DE L'EMBRAYAGE
Pour que l'embrayage puisse s'adapter aux différents poids et aux différents styles de conduite, on l'a conçu de façon à ce qu'il puisse être soumis à une vaste gamme de réglages. Cela fait qu'il pourra satisfaire les exigences d'usage les plus diverses. Vous pourrez régler l'embrayage en intervenant sur le serrage des écrous autobloquants qui règlent la précharge des ressorts; pour cela, tenez compte du fait que 1/6 de tour d'écrou (correspondant à un pan de l'écrou) augmente ou diminue le régime d'embrayage de 150t/m, variant ainsi la hauteur totale des ressorts et par conséquent le diamètre total de l'embrayage (photo n.18).

⚠ **AVERTISSEMENT.** Le réglage ci-dessus offre la possibilité d'élever le régime comme on le désire, mais un patinage plus fort, causé par une augmentation excessive du nombre de tours d'embrayage, entraîne une surchauffe de l'embrayage et une usure excessive. L'embrayage est fourni avec réglage standard, ressorts de 2.3 mm de diamètre réglés à une hauteur totale de 21mm. Vous pourrez obtenir une ultérieure variation du régime d'embrayage en remplaçant les ressorts par ceux du kit (code 143.255.001) contenant 3 séries de ressorts ayant un diamètre du fil différent. Il sera bon de contrôler périodiquement (A CHAQUE MANCHE) l'état d'usure des différentes pièces, en vérifiant que les guide-ressorts ne présentent pas des sillons trop profonds, ce qui pourrait causer des glissements et des pertes de puissance. Pour maintenir le nombre de tours d'embrayage constant dans le temps, on conseille de monter un compteur de tours qui vous permettra de régler l'embrayage selon sa consommation.



18

7.14 MISE EN PHASE
L'allumage de la minimoto est fixe. Contrôlez souvent la distance entre bobine et rotor en utilisant un épaisseurmètre de 0,3 mm (photo n. 19).



19

7.15 CARBURANT
Votre véhicule possède un moteur à deux temps qui exige un mélange d'essence et d'huile synthétique à 2%. Utilisez de l'essence pour auto avec un nombre d'octanes à la pompe de 96 à 100 octanes ou plus. Si le moteur cogne, essayez d'autres marques d'essence ou une essence ayant un nombre d'octanes différent.

7.16 CARBURATEUR
La carburation est programmée selon des conditions standard. Avec des conditions climatiques et barométriques différentes, on peut avoir besoin de réglages spécifiques servant à adapter le carburateur aux différentes conditions atmosphériques.

⚠ **DANGER.** L'essence est extrêmement inflammable et explosive. Ne fumez pas, ne produisez aucune flamme, aucune étincelle dans l'air là où vous viderez l'essence, ni là où vous ferez le plein.

7.17 NETTOYAGE DU VEHICULE
Avant de procéder au lavage de la moto, protégez contre l'eau les parties ci-dessous:
- Commande de la transmission.
- Commande du frein.
- Prise d'air et filtre de l'air.
- Tube de fuite du silencieux.

N'orientez pas directement le jet d'eau sur:
- Moyeux de roue.
- Pivot des fourches.
- Colonne de la direction.
- Pinces du frein.
- Capuchon de bougie.

Quand le lavage est terminé, procédez au graissage de tous les points cités ci-dessus, mettez le moteur en marche et faites-le tourner pendant quelques minutes.

⚠ **ATTENTION.** Effectuez les opérations de nettoyage à moteur froid.
ATTENTION. N'utilisez pas de solvants ou d'alcool pour nettoyer la bulle en plexiglas. Utilisez exclusivement de l'eau et du savon ou des shampooings spéciaux.
ATTENTION. Avant de vous mettre en selle, vérifiez si le freinage est parfait.

7.18 DEMONTAGE DU CARENAGE AVANT
Retirez l'une des deux vis des deux plaques d'assemblage du carénage placée sous le moteur et desserrez les deux vis du support bulle-bride de fixation avant. Ouvrez légèrement avec les mains par le bas les deux demi-carènes et tirez le carénage vers la roue avant de la moto.

8. INSPECTION ET CONTROLES DE MISE AU POINT ET PREPARATION A LA COMPETITION

⚠ **ATTENTION.** LES OPERATIONS INDIQUEES AUX POINTS **8.1** ET **8.2** DOIVENT TOUJOUR AVENIR SOUS L'AUSPICE DE PERSONNES ADULTES ET COMPETENTS.

8.1 CONTROLES JOURNALIERS: A TOUJOURS EFFECTUER AVANT DE SE METTRE AU GUIDON DE LA MOTO

- Carburateur: accélérateur flexible glissant librement sans frottements.
- Liquide réfrigérant: aucune fuite, niveau correct, serrage des brides (quand cela est prévu).
- Bouchon du vase d'expansion: vérifiez le serrage (quand cela est prévu).
- Bouchon du réservoir carburant: vérifiez le serrage.
- Filtre à air et boîte filtre: filtre sans impuretés.
- Freins: gaines sans étranglements et pinces propres.
- Réservoir carburant: vérifiez le blocage.
- Chaîne: vérifiez le graissage et contrôlez la tension.
- Pignon: tournant librement, sans cailloux ni poussière.
- Direction et commandes transmission: manchons de blocage bien serrés.
- Pneus: contrôle pression.
- Direction: contrôle du serrage manchon.

8.2 CONTROLES PERIODIQUES A EFFECTUER AVANT CHAQUE COURSE ET APRES PERIODE D'ARRET	INSPECTION -NETTOYAGE - REGLAGE			Fréquence Substitution	Référence au paragraphe	AVERTISSEMENTS DANGERS
	APRES 1 COURSE 1 HEURE	APRES 3 COURSES 3 HEURES	APRES 9 COURSES 9 HEURES			
CHAINE DE TRANSMISSION	👁 🖐 🛢			3 HEURES	7.11	⚠ **EP** (point 7.11)
PIGNON CHAINE ET COURONNE	👁 🖐			3 HEURES	7.11	⚠ **EP** (point 7.11)+**M**
PARE-CHAINE - PATIN DE GUIDE CHAINE (QUAND PRESENT)	👁 🖐					
REGLAGE FREINS	👁 🖐				7.8	⚠ **A** (point 7.8)
LIQUIDE REFROIDISSEMENT RADIATEUR	👁				3 + 7.5	⚠ **A** (points 3, 7.5)
PINCE FREIN	👁 🖐				7.8	⚠ **A** (point 7.8)
PLAQUETTES FREINS	👁 🖐			3 HEURES	7.9	
COMMANDE GAZ	👁 🖐				7.7	⚠ **A** (point 7.7)
CABLES DE COMMANDE GAZ	👁 🖐			9 HEURES	7.7	⚠ **A** (point 7.7)+**M**
FILTRE AIR	🖐 **F**			3 HEURES	7.2	⚠ **A** (point 7.2)
PRESSION GONFLAGE PNEUS	👁 🖐				7.10	⚠ **A** (point 7.10)
VOLETS DU RADIATEUR	👁 🖐					
ROULEMENTS MOYEUX ROUES	👁 🖐			9 HEURES		⚠ **M**
JEU COLONNE DE LA DIRECTION	👁 🖐					⚠ **M**
ROULEMENTS DIRECTION	👁 🖐					⚠ **M**
FOURCHES AVANT	👁 🖐					⚠ **M**
FOURCHE ARRIERE	👁 🖐					⚠ **M**
TUYAU D'ALIMENTATION	👁 🖐			9 HEURES		
CLAPET A LAMELLES	👁 🖐			9 HEURES		⚠ **M**
CARBURATEUR	👁 🖐					⚠ **M**
BOUGIE	👁 🖐			3 HEURES		
CAPUCHON BOUGIE	👁 🖐			9 HEURES		
CIRCUIT ELECTRIQUE	👁 🖐					⚠ **M**
SYSTEME D'ECHAPPEMENT	🖐					⚠ **M**
SILENCIEUX	🖐			9 HEURES		
GROUPE THERMIQUE		👁 🖐				⚠ **M**
PISTON		👁 🖐		9 HEURES		⚠ **M**
SEGMENT DE PISTON		👁 🖐		9 HEURES		⚠ **M**
CARTER MOTEUR			👁 🖐			⚠ **M**
VILEBREQUIN			👁 🖐	18 HEURES		⚠ **M**
ROULEMENTS DE SUPPORT			👁 🖐	9 HEURES		⚠ **M**
SERIE ROULEMENTS MOTEUR			👁 🖐	9 HEURES		⚠ **M**
CLOCHE EMBRAYAGE	👁 🖐			9 HEURES	7.12	⚠ **A** (point 7.12)+**M**
EMBRAYAGE CENTRIFUGE	👁 🖐			9 HEURES	7.13	⚠ **A** (point 7.12)+**M**
MACHOIRES FERODO EMBRAYAGE	👁 🖐			9 HEURES	7.12 - 7.13	⚠ **A** (point 7.12)+**M**
MENUES PIECES POUR DEMARRAGE	👁 🖐				7.3	⚠ **A** (point 7.3)
ENGRENAGE DEMARREUR	👁 🖐				7.3	⚠ **A** (point 7.3)
ECROUS -BOULONS-ELEMENTS DE FIXATION	👁 🖐				9.1	

👁: INSPECTER OU REGLER

🖐: NETTOYAGE

🛢: GRAISSAGE

🖐**F**: NETTOYER LE FILTRE A AIR APRES CHAQUE MANCHE EN MILIEU POUSSIEREUX

⚠ **EP**: INDICATION DE DANGER COMME PAR LA NOTICE

⚠ **A**: INDICATION D'ATTENTION COMME PAR LA NOTICE

⚠ **M**: AVERTISSEMENT: LES OPERATIONS DE REMPLACEMENT DOIVENT ETRE EFFECTUEES PAR PERSONNE COMPETENTE

BOUGIE STANDARD	BOUGIE PLUS FROIDE
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG
CHAMPION N2C - RN2C	CHAMPION N1C - RN1C

<table>
<tr><th>9 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES</th><th>911
6,2 Hp</th><th>911
6,2 Hp</th><th>910
S 6,2 Hp</th><th>910
S 6,2 Hp</th><th>910
S 6,2 Hp</th><th>910
S 4,2 Hp</th><th>910
S 4,2 Hp</th><th>Dirt Road
S 4,2 Hp</th></tr>
<tr><td>Moteur</td><td colspan="8">monocylidrique 2 temps - cylindre en aluminium</td></tr>
<tr><td>Refroidissement</td><td>air</td><td colspan="2">H_2O</td><td colspan="5">air</td></tr>
<tr><td>Alesage et course</td><td colspan="8">36x39</td></tr>
<tr><td>Cylindrée</td><td colspan="8">39,69</td></tr>
<tr><td>Rapport de compression</td><td colspan="5">16,2:1</td><td colspan="3">14:1</td></tr>
<tr><td>Carburateur</td><td colspan="8">SHA 14-14</td></tr>
<tr><td>Allumage</td><td colspan="8">electronique à décharge inductive</td></tr>
<tr><td>Alimentation</td><td colspan="8">mélange d'essence verte à 2% d'huile synthétique</td></tr>
<tr><td>Bougie</td><td colspan="8">Champion N2C - RN2C</td></tr>
<tr><td>Aspiration</td><td colspan="8">avec clapet à lamelles dans le carter</td></tr>
<tr><td>Démarrage</td><td colspan="8">par cordelette auto-enroulante</td></tr>
<tr><td>Embrayage</td><td colspan="8">centrifuge à sec</td></tr>
<tr><td>Châssis</td><td colspan="8">fuseau sous pression en alliage legère à double poutrelle diagonale</td></tr>
<tr><td>Frein avant</td><td colspan="2">n° 2 - Ø122 mm.</td><td colspan="6">Ø122 mm.</td></tr>
<tr><td>Frein arrière</td><td colspan="8">Ø122 mm.</td></tr>
<tr><td>Pneu avant</td><td colspan="4">90/65-R6,5</td><td>90/80-5</td><td>90/65-R6,5</td><td colspan="2">90/80-5</td></tr>
<tr><td>Pneu arrière</td><td colspan="4">110/50-R6,5</td><td>90/80-5</td><td>110/50-R6,5</td><td colspan="2">90/80-5</td></tr>
<tr><td>Capacité reservoir</td><td colspan="2">2,4 litres</td><td colspan="6">1,8 litres</td></tr>
<tr><td>Poids à vide</td><td>22 Kg.</td><td>23 Kg.</td><td>19 Kg.</td><td colspan="5">18 Kg.</td></tr>
<tr><td>Longeur</td><td colspan="2">1,030 mm.</td><td colspan="5">945 mm.</td><td>965 mm.</td></tr>
<tr><td>Largeur</td><td colspan="2">260 mm.</td><td colspan="5">240 mm.</td><td>210 mm.</td></tr>
<tr><td>Hauteur selle</td><td colspan="2">455 mm.</td><td colspan="2">400 mm.</td><td>385 mm.</td><td>400 mm.</td><td colspan="2">385 mm.</td></tr>
</table>

9.1 TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE DE LA VISSERIE DU CHASSIS ET DE LA PARTIE-CYCLE

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FREIN-FILET
AXE ROUE AVANT	M10	45	4,5	33,3	
VIS DE FIXATION GUIDON	M6	12	1,2	8,88	
VIS DE FIXATION PLAQUETTES FREIN	M4	5,7	0,57	4,21	LOCTITE 242
AXE ROUE ARRIERE	M10	45	4,5	33,3	
AXE MOTEUR-FOURCHE	M8	25	2,5	18,5	
VIS PLAQUE SUP. ET INF. FOURCHE	M5	6	0,6	4,44	
VIS DISQUES FREIN	M5	6	0,6	4,44	LOCTITE 242
BAGUE REGLAGE COLONNE DE LA DIRECTION	M10	45	4,5	33,3	

TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE DE LA VISSERIE MOTEUR N.m / Lbf . ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	FREIN-FILET
ECROUS DE LA TETE	M6	10	1	7,40	
ECROU VILEBREQUIN COTE EMBRAYAGE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 270
ECROU VILEBREQUIN COTE ALLUMAGE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
BOUGIE		13	1,3	9,6	

Les valeurs de couple ci-dessus concernent les points de serrage les plus importants.
Pour les couples ne figurant pas dans ces tableaux, utiliser les valeurs standard fournies ci-dessous.

VALEURS DE COUPLES STANDARD

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
BOULON ET ECROU DE 5 mm	6	0,6	4,44
BOULON ET ECROU DE 6 mm	10	1	7,40
BOULON ET ECROU DE 8 mm	25	2,5	18,50
BOULON ET ECROU DE 10 mm	45	4,5	33,30
BOULON ET ECROU DE 12 mm	55	5,5	40,70

10. PIECES DE RECHANGE

On vous recommande de toujours exiger exclusivement des pièces de rechange d'origine POLINI Motori.

⚠ **AVERTISSEMENT**. L'usage des pièces non POLINI peut compromettre le bon fonctionnement de la mini moto et la sûreté du pilote.

11. REMISAGE

En cas d'arrêt prolongé de votre minimoto, il est conseillé de:
- vidanger le réservoir de l'essence comme indiqué au point **7.1** DEMONTAGE ET REMONTAGE DU RESERVOIR
- vidanger le système de refroidissement comme indiqué au point **7.5** REMPLACEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSIMENT

La minimoto doit rester en position verticale et montée sur la béquille appropriée, loin de sources de chaleur et de la lumière du soleil.

12. FORMATION ET INFORMATION

Pour un entretien correct de la minimoto, il faut lire attentivement cette notice et en suivre attentivement les indications.
En particulier, il faut faire beaucoup d'attention aux points marqués par les symbole de **DANGER et d'ATTENTION.**
Dans le cas d'usage de la minimoto par personne de moins que 14 ans, il est opportun d'instruire le jeune pilote sur les risques dérivants par l'usage de la minimoto et l'informer sur la correcte utilisation des dispositifs de sécurité à toujours adopter comme le casque et les autres vêtements de protection mieux indiqués au paragraphe **6** CONDUITE FIABLE: USAGE DE LA MINIMOTO.
On déconseille l'usage de la minimoto par des enfants pas encore aptes de conduire une bicyclette.
Il faut toujours que le jeune pilote soit instruit aux principaux notions de conduite par une personne compétente.
Par exemple le moins de 14 ans sera averti des dangers dérivant par les organes en mouvement ou les parties chaudes de la minimoto. Au moins de 14 ans il est en plus interdit d'effectuer les opérations d'entretien indiquées au chapitre **7**.

ESPAÑOL

ÍNDICE

PREMISA
Les rogamos leer atentamente este manual de uso y mantenimiento antes de conducir el vehículo. Este manual contiene informaciones muy importantes que ayudarán a evitar desagradables roturas, lesiones personales graves y accidentes incluso mortales. Una perfecta puesta a punto y un conocimiento completo del vehículo antes de salir dan seguridad y tranquilidad a la hora de disfrutar a fondo del placer de la conducción en pista.

ADVERTENCIA IMPORTANTE
ESTE VEHÍCULO HA SIDO DISEÑADO Y FABRICADO ÚNICAMENTE PARA COMPETICIÓN. ESTÁ PROHIBIDO SU USO EN EL SUELO PÚBLICO. LA MINIMOTO SE DEBE UTILIZAR EN CIRCÚITOS BIÉN ASFALTADOS Y LLANOS. LA LEGISLACIÓN ACTUAL PERMITE EL USO DE ESTE VEHÍCULO SOLAMENTE EN COMPETICIONES ORGANIZADAS O EN ACONTECIMIENTOS DEPORTIVOS EN PISTA CERRADA BAJO LOS AUSPICIOS DE LAS AUTORIDADES LOCALES (AMBULANCIA, BOMBEROS, POLICIA ECC.).

DIVIETO DE TRANSPORTE PASAJERO Y/O COSAS
SÓLO PARA PILOTO SIN PASAJERO. Este vehículo ha sido diseñado para ser usado únicamente por el piloto.
RECUERDA
EL USO DE ESTE VEHÍCULO POR PARTE DE NIÑOS MENORES DE 18 AÑOS SIEMPRE SE DEBE HACER BAJO LA TUTELA DE PERSONAS ADULTAS Y COMPETENTES.

LEER ATENTAMENTE ESTE MANUAL.
En este manual se hace referencia a situaciones particulares de peligro, eventos y situaciones peligrosas debidas al uso y manutención de la minimoto.
En sentido del punto 3 de la Ley UNI EN 1050:1998:
DAÑO: lesión física y/o daño a la salud o a cosas.
SITUACIÓN PELIGROSA: situación que puede causar daños

Antes de utilizar la minimoto o hacer manutención sobre esta estar seguro que haya entendido todo lo que está escrito en este manual, poniendo atención particular a las situaciones señaladas con el símbolo de ⚠ **PELIGRO** o **ADVERTENCIA**.

IMPORTANTE: Este manual debe considerarse parte permanente de la minimoto y debe acompañarla en todo cambios de propietario.

AL NUEVO PROPIETARIO: Elegir una minimoto Polini como nueva motocicleta es entrar a formar parte de una distinguida familia de propietarios y pilotos de motocicletas. Este nuevo modelo ha sido diseñado para ser lo más competitivo posible. Para obtener buenos resultados, es necesario también estar en buena forma física y ser un piloto hábil. Para obtener los mejores resultados, es necesario un buen entrenamiento de las condiciones físicas y la ejercitación frecuente. Este manual tiene por objeto ayudar a obtener de la minimoto Polini la máxima satisfacción posible, a través de las prestaciones de la motocicleta y de los éxitos en competición.

USO DE LOS ACCESORIOS DE PROTECCIÓN Y INFORMACIONES DE SEGURIDAD
1- La mayor parte de las muertes por accidentes de moto se deben a heridas en la cabeza. **Ponerse SIEMPRE el casco integral**. Utilizar rodilleras y coderas (Certificados en sentido de la ley **EN 1621-1/1997**). Utilizar traje protector o monos, zapatos cerrados con suela resistente a las abrasión.
2- El sistema de escape se calienta muchísimo durante el uso, y se mantiene caliente durante un tiempo una vez apagada la moto. Nunca tocar las partes calientes del sistema de escape. Vestir prendas que cubran completamente las piernas.
3- Nunca ponerse prendas anchas que puedan enredarse en las palancas de mando, los apoyos para los pies, la cadena de transmisión o las ruedas.
4- Respeta la naturaleza.

⚠ ADVERTENCIA
CON LA INTRODUCCIÓN DE CAMBIOS EN LA MINIMOTO O LA ELIMINACIÓN DE PIEZAS ORIGINALES EL VEHÍCULO PUEDE VOLVERSE INSEGURO O ILEGAL. SIGUE TODAS LAS NORMATIVAS NACIONALES Y LOCALES.

ESTA MINIMOTO HA SIDO PENSADA PARA UN PILOTO DE PESO INFERIOR A 80 Kg.

Polini Motori aconseja, por razones de seguridad, dar siempre lo mejor al vehículo y exigir exclusivamente recambios originales Polini Motori. Para tener claramente identificado el vehículo, tomar nota inmediata de sus generalidades:

MODELO: ....

CILINDRADA: ....

REFRIGERACIÓN: ....

NEUMÁTICOS: Del. .... Tras. ....

CÓDIGO: 143.000. .... PESO ....

1. INSTRUCCIONES IMPORTANTES PARA LA PUESTA A PUNTO DE LA MOTO
Tal y como aparece cuando se abre el embalaje, la moto no está lista para su uso, sino parcialmente desmontada para facilitar el transporte. En el momento de desembalar, deberán efectuarse una serie de operaciones de montaje y de control, siguiendo nuestras instrucciones, para que el producto adopte su justa conformación y quede listo para el uso. Para un montaje más funcional, aconsejamos proceder en el siguiente orden:
1- Sacar la moto de la caja (foto n.1).

1



2- dentro de la caja hay los productos necesarios para el montaje:

- Minimoto Polini	N. 1
- Estribos de apoyo de los pies	N. 2
- Dos mitades de manillar con palanca de freno	N. 2
- Caballete de soporte de la moto	N. 1

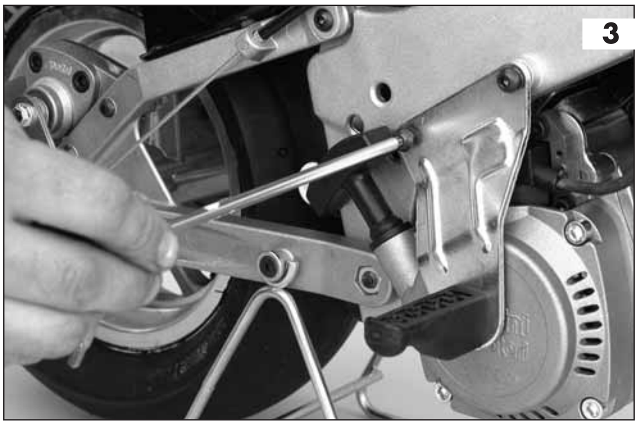
- Tornillos M. 6 TCEI N. 4
- Tornillos m.8x20 TPSEI N. 2
- Manual de uso y mantenimiento N. 1
- Certificación de conformiadad CE N. 1

3- Inflar los neumáticos delantero y trasero (ver apartado **7.10**).
4- Para facilitar el trabajo, aconsejamos desmontar el carenado.
5- Montar las dos mitades del manillar con la palanca de freno y el mando del gas, quitando los pernos en U de las mitades y colocándolos en el vástago de la horquilla a la altura deseada, fijándolos entonces con sus correspondientes tornillos M.6 TCEI (tornillo autoblocante con llave de 5, foto n.2)
6- Colocar las palancas del freno delantero y trasero fijando los pernos en U de las palancas con la inclinación deseada mediante los tornillos M.6 TCEI. (tornillo autoblocante con llave de 5)


2

⚠ **ADVERTENCIA**. Controlar atentamente que las palancas de freno, una vez liberadas, no choquen contra la carena al montarla de nuevo. El contacto de las palancas contra la carena debe evitarse absolutamente.

7- Desmontar la tapa del mando del acelerador. Controlar que el cable se introduzca correctamente en el asiento de la rueda de enrollado y cerrar la tapa. Llevar entonces el mando del acelerador contra la palanca del freno y apretarlo con los tornillos M.5 TCEI (tornillo con llave de 4) en una posición de completa libertad de movimiento de la vaina del cable (ver apartado **7.7**)
8- Desmontar los soportes de estribo y montar los estribos de apoyo de los pies con los tornillos para ello servidos (foto n. 3).
9- Llenar (en su caso) el circuito de refrigeración del motor (ver apartado **3**).
Llenar el circuito de refrigeración donde se va a utilizar la moto.


3

⚠ **ADVERTENCIA**. El circuito de refrigeración normalmente viene sin líquido; llenarlo antes de encender la moto con agua destilada (ver apartado **3**). No utilizar líquidos distintos del agua.

RECUERDA. Es esencial someter el vehículo a una revisión de mantenimiento y de control antes de utilizarlo, como describido en este manual. Si fuesen necesarias actuaciones de mantenimiento o reparaciones, dirigirse al concesionario POLINI MOTORI.

Debido a que estos vehículos se están mejorando constantemente y a las actualizaciones técnicas del diseño efectuadas, en algunos casos podrían notarse diferencias entre el vehículo recibido, las ilustraciones y el texto de este manual. Las piezas de recambio originales de POLINI MOTORI están hechas con los mismos materiales y han pasado por el mismo ciclo de producción que las piezas que componen la minimoto. Todo ello garantiza al vehículo mayor duración y el mejor funcionamiento. Aconsejamos exigir siempre recambios originales POLINI MOTORI.

2. TRASPORTE DE VEHÍCULO

Para un correcto y seguro transporte del vehíclo desde el garaje hasta el circúito donde se utilizará es necesario:
- Estar seguros que el depósito esté vacio para evitar salida de líquido
- Colocar el caballete de soporte de la moto sobre una superficie plana del vehículo que se utilzará para trasportar la moto.
- Colocar la minimoto en el caballete y, fijandola con correas o cables, asegurarse que durante el transporte quede en posición vertical.

⚠ **ADVERTENCIA**: Nunca trsportar la moto con el depósito lleno de gasolina o con el escape o el motor caliente

3. OPERACIONES ANTES DE LA PUESTA DE LA MINIMOTO EN EL CIRCUITO

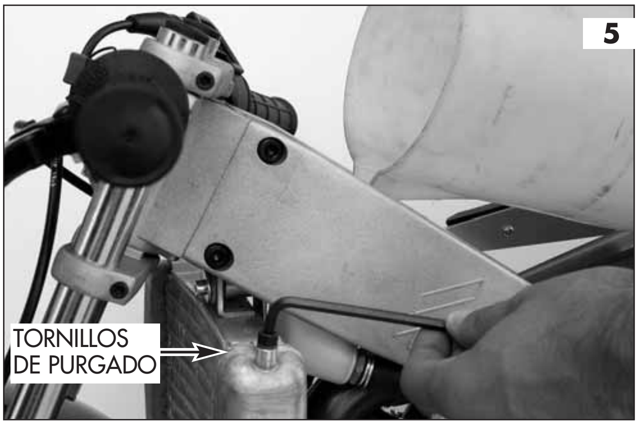
3.1 PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR ENFRIADO A LÍQUIDO

⚠ **ADVERTENCIA**: Todas las operaciones siguientes deben estar realizadas por personas mayores de 14 años y de todas forma bajo la supervisión de una persona adulta y competente. Sólo después de haber leído y llevado a efecto todos los controles hasta aquí indicados, se puede pasar a la puesta en marcha del vehículo. Para las motos enfriadas a agua proceder como se indica a continuación:
1- Para quitar el depósito de carburante, quitar el sillín y la tapa del depósito (ver apartado **7.1**) (foto n.4).
2- Destornillar y quitar la tapa del depósito de expansión.
3- Aflojar el tornillo de purgado del radiador, situado en la parte alta del mismo (foto n.5).
4- Llenar el circuito hasta que del orificio de desahogo del radiador comience a salir líquido refrigerante. Llegados aquí, cerrar el orificio con el tornillo antes quitado.

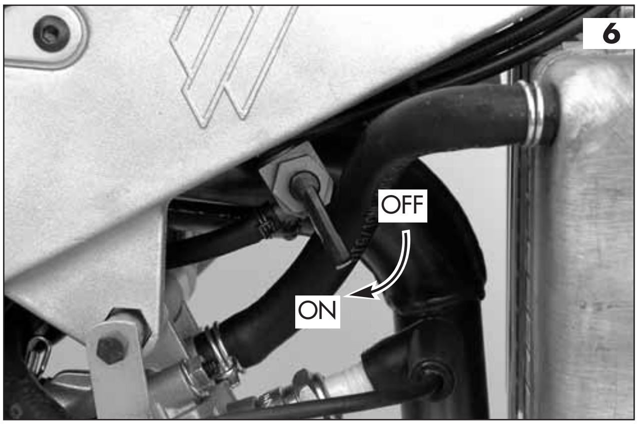


4

⚠ **ADVERTENCIA**. No dejar aire en el radiador porque calentandose podría crear una presión muy fuerte con riesgo de explosión. Para facilitar la salida del aire, aconsejamos mantener la moto ligeramente inclinada hacia el lado del orificio de purgado del radiador.



5- Seguir llenando hasta alcanzar el nivel indicado con una línea en el depósito de expansión.
6- Cerrar la tapa del depósito de expansión.
7- Después de volver a montarlo, llenar el depósito de carburante (ver apartado **7.15**)
8- Abrir el grifo de la gasolina situado bajo el depósito en la posición "ON" (foto n.6)
9- Si el motor está frío, ayudar al encendido moviendo hacia arriba la palanca del estárter sobre el carburador.

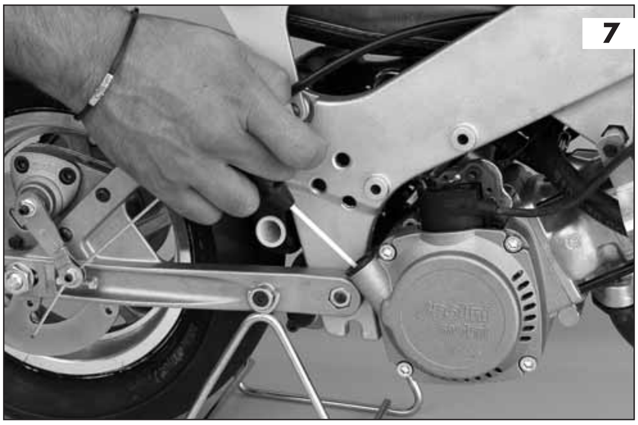


⚠ **ADVERTENCIA**. Cuando el motor esté caliente, bajar de nuevo el estárter del aire evitando el contacto con el motor.

10- Inmovilizar la rueda trasera con el mando del freno.

⚠ **PELIGRO**. Si no está en contacto con el suelo o inmovilizada con el freno, la rueda trasera girará. El contacto accidental con una rueda girando puede causar graves lesiones personales.

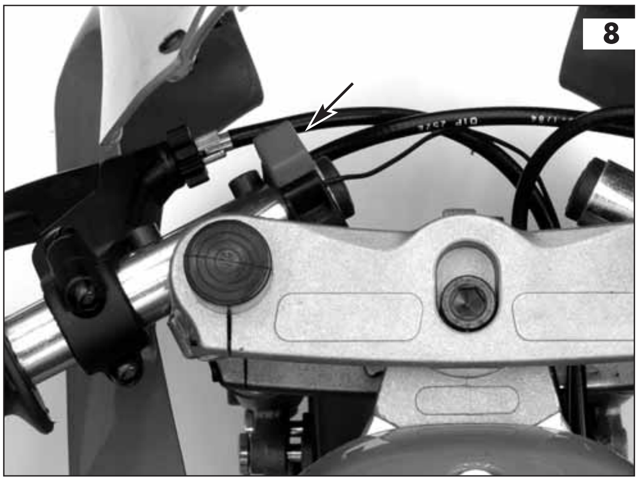
11- Manteniendo el puño del acelerador al mínimo, tirar del cordón de encendido por tracción y apretar el puño de arranque con fuerza constante (foto n.7)



⚠ **ADVERTENCIA**. No tirar del cordón hasta agotar su recorrido y evitar tirones violentos y continuos.

12- Llevar el motor a la temperatura normal de funcionamiento manteniéndolo al mínimo unos minutos.
13- Apagar el motor y quitar de nuevo la tapa del depósito de expansión para controlar que no haya descendido el nivel del líquido. Si así fuese, rellenar de nuevo hasta restablecer el nivel y atornillar de nuevo la tapa. Llegados aquí, el vehículo está listo para ser usado.
14- Si todo está en orden, se puede montar la carena, la tapa del depósito y el sillín.

⚠ **ADVERTENCIA**. Cualquier otro control del nivel del líquido de refrigeración se efectuará con el motor en frío y apagado, para evitar quemaduras. Utilizar sólo agua destilada como líquido de refrigeración.
ADVERTENCIA. Evitar abrir y cerrar bruscamente el acelerador, porque la moto saltará repentinamente hacia adelante y se corre el riesgo de perder el control del vehículo.
ADVERTENCIA. Antes de ponerse en marcha, controlar que el motor se pare mediante el interruptor rojo de apagado situado en el manillar (Foto n.8).



3.2 PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR ENFRIADO A AIRE

Ver apartado **3.1**, puntos 7/8/9/10/11/12/14

4. RODAJE DEL VEHÍCULO

⚠ **ADVERTENCIA**: Todas las operaciones siguientes deben estar realizadas por personas mayores de 14 años y de todas forma bajo la supervisión de una persona adulta y competente.

1- Para optimizar el asentamiento del motor y de la transmisión la primera vez que se hace funcionar y preservar desde el mismo comienzo su fiabilidad, es indispensable un breve rodaje.

⚠ **ADVERTENCIA**. La primera vez que se saca a la pista el vehículo, y para que el rodaje sea completo, aconsejamos 30 minutos de recorrido a un régimen de revoluciones bajo. Seguir estrictamente las precauciones que se indican a continuación.

2- Una vez encendido el motor, hacerlo funcionar al mínimo hasta que alcance la temperatura de ejercicio normal.
3- Durante la fase de rodaje, evitar las arrancadas acelerando a fondo y los acelerones rápidos.

Estos procedimientos deben repetirse cada vez que:
- Se sustituye el pistón
- Se sustituyen los segmentos elásticos
- Se sustituye el cilindro
- Se sustituye el eje motor o los cojinetes de bancada

⚠ **ADVERTENCIA**. Un pistón rayado representa el comienzo de un descenso de las prestaciones o de un veloz deterioro del cilindro. El tipo de incrustaciones carbonosas que se hayan formado en la culata, en la bujía y en el escape del cilindro revelan el tipo de mezcla del motor. Recuérdese que una combustión demasiado rica de aceite no ayuda a prolongar la duración del motor.

5. APAGAR EL MOTOR
Para parar la moto es suficiente pulsar el interruptor rojo de apagado situado en el manillar (Foto n.8).

6. GUÍA SEGURA: CONDICIONES DE USO DE LA MINIMOTO

⚠ **ADVERTENCIA**. SI EL PILOTO ES MENOR DE 18 AÑOS, LA MINIMOTO DEBERÁ USARSE SIEMPRE BAJO LA VIGILANCIA DE UN ADULTO.
ADVERTENCIA. SI EL PILOTO ES MENOR DE 14 AÑOS, ANTES DE UTILIZAR LA MOTO DEBERÁ SER INSTRUIDO POR UN ADULTO EN LO QUE SE REFIERE AL USO CORRECTO DEL VEHÍCULO Y DE LOS DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN CONFORME A LAS INDICACIONES RECOGIDAS EN ESTE MANUAL.

En la conducción de la minimoto POLINI deben tomarse precauciones especiales para asegurar la protección del piloto. Antes de usar la minimoto, hay que tener presentes los siguientes puntos:
1- Muchos accidentes se deben a la falta de experiencia del piloto.
2- Siempre hay que conducir con las dos manos en el manillar.
3- Hay que vestir prendas de protección adecuadas:
  - Llevar siempre el casco INTEGRAL;
  - Usar guantes, rodilleras y coderas conformes a la norma **EN 1621-1 / 1997**;
  - Usar monos o, en todo caso, prendas protectoras.
  - Utilizar calzado cerrado adecuado a las condiciones medio-ambientales.
4- La minimoto debe usarse exclusivamente en lugares o circuitos privados. Está prohibido su uso en suelos públicos.
5- La minimoto no cuenta con ningún dispositivo autónomo de iluminación; por lo tanto, debe usarse en condiciones de buena visibilidad, en zonas privadas adecuadamente iluminadas (luz natural o artificial).
6- La minimoto no ha sido proyectada para su uso en condiciones climáticas adversas, como lluvia, granizo, vientos fuertes, nieve y pistas deslizantes.
7- Se prohíbe el uso de la minimoto en lugares que presenten asperezas como piedras, hoyos, escalones, desniveles, etc.
8- Se prohíbe el uso de la minimoto en estado de ebriedad, bajo el efecto de estupefacientes o en situaciones de lucidez mental disminuida.
9- Se prohíbe el uso a pilotos con un peso superior a 80 Kg.
10- En la minimoto sólo puede montar una persona.

SE PROHÍBE SU USO SIN HABER LEÍDO ATENTAMENTE EL MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO.

7. MANTENIMIENTO, INTERVENCIONES Y REGLAJES

⚠ **ADVERTENCIA**. LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DEBEN SER REALIZADAS EXCLUSIVAMENTE POR PERSONAS ADULTAS Y COMPETENTES. EN CASO DE DUDA CON RESPECTO A LAS OPERACIONES QUE SE INDICAN SEGUIDAMENTE EN EL MANUAL, SE ACONSEJA AL USUARIO CONSULTAR AL PERSONAL ESPECIALIZADO DE LOS DISTRIBUIDORES O CONCESIONARIOS DE **POLINI MOTORI**. ATENERSE ESCRUPULOSAMENTE A LOS PUNTOS QUE SE INDICAN A CONTINUACIÓN EN EL MANUAL.

Las operaciones de mantenimiento y las intervenciones necesarias para una idónea puesta a punto del vehículo deben considerarse controles cotidianos antes de poner en marcha el vehículo.
Las operaciones cotidianas de mantenimiento y reglaje pueden realizarse fácilmente siguiendo las instrucciones de este manual de asistencia. Se aconseja efectuar las operaciones de mantenimiento extraordinario en los concesionarios **POLINI MOTORI**, que sustituirán las piezas deterioradas exclusivamente con recambios originales. La frecuencia y el tipo de operaciones de mantenimiento se indican en las tablas **8.1** y **8.2.**

7.1 DESMONTAR Y VOLVER A MONTAR EL DEPÓSITO
Asegurarse de que el grifo del carburante esté en posición “OFF” (foto n. 6). Separar el tubo de la gasolina del grifo. Quitar el tornillo M.5 de sujeción del depósito, levantarlo y al mismo tiempo sacarlo en dirección al guardabarros delantero.
Para montar de nuevo el depósito, es necesario calzar bajo el sillín las dos patas traseras del depósito, presionando el depósito contra la tapa del depósito de expansión, y apretar con el tornillo y la arandela antes quitados.

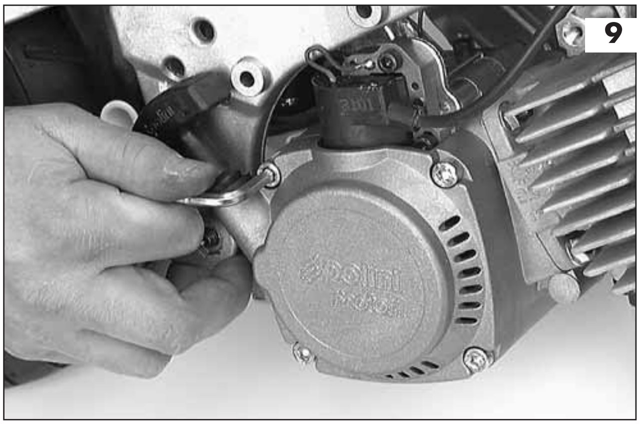
⚠ **PELIGRO**: antes de desmontar el depósito asegurarse que no hay mezla o líquidos inflamambles.
Durante estas operaciones no generar llamas o chispas.

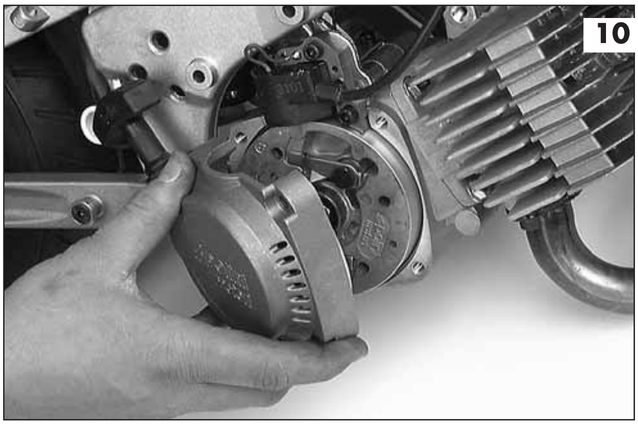
⚠ **ADVERTENCIA**: antes de utilizar la moto unir el tubo de la gasolina al grifo.

7.2 LIMPIEZA Y CAMBIO DEL FILTRO DE AIRE
Una de las causas de escaso rendimiento del motor es el filtro de aire en malas condiciones. Para su limpieza proceder como se indica a continuación:
- Destornillar los cuatro tornillos en cruz del guardabarros trasero, aflojar con un destornillador la abrazadera del filtro y extraerlo.
- Lavar el filtro del aire en agua caliente con jabón neutro
- Después de enjuagarlo y retorcerlo, humedecerlo con aceite para filtros.

⚠ **ADVERTENCIA**: Si el filtro presentase, además de las impurezas, una fuerte concentración de polvo, sustituirlo inmediatamente con uno nuevo.
ADVERTENCIA. La falta de limpieza del filtro de aire puede ahogar el motor y causar el descenso de sus prestaciones.
Un filtro deteriorado puede facilitar la entrada en el motor de partículas de polvo, acelerando el deterioro normal de los segmentos , del cilindro y del pistón.

7.3 SUSTITUCIÒN DE LA POLEA DE ARRANQUE.
Desmontar el cárter del lado del arranque (foto n. 9-10), después tirar la cuerda hasta casi el final de su recorrido y retirar la empuñadura, soltando el nudo que la sujeta. Manteniendo la cuerda en tensión (foto n. 11) aflojar el tornillo central; en este momento, girar la polea lentamente, hasta destensar el muelle.

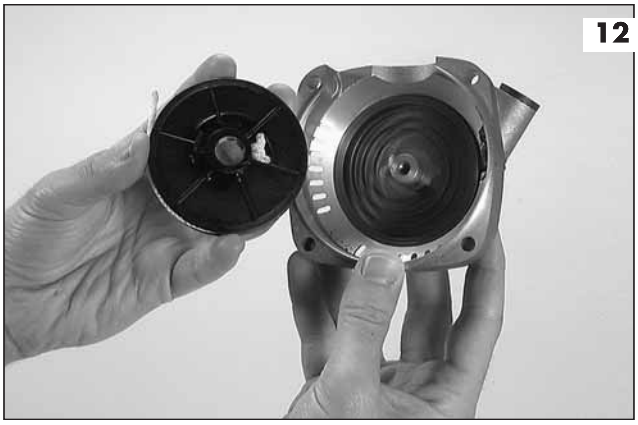

9


10



11

⚠ **ADVERTENCIA**: Evitar si es posible la salida del muelle de su alojamiento (foto n. 12).



12

Antes de montar el conjunto, es importante verificar que la cuerda no está deteriorada, en tal caso, se debe sustituir. Para el montaje, se debe hacer pasar la cuerda por el agujero situado en el centro de la polea, y fijarla mediante un nudo en su extremo. Enrollar después toda la cuerda alrededor de la polea, despuès colocar la polea en su alojamiento poniendo mucha atención en que la fijación que va en la polea realize presiòn con el enganche del muelle. En este punto, hacer girar la polea en sentido contrario a las agujas del reloj, aproximadamente dos vueltas y media; teniéndola sujeta, hacer pasar la cuerda por el "agujero de guia" y el tirador, después hacer un nudo en el extremo de la cuerda (foto n. 13). Apretar ahora el tornillo central utilizando también la arandela correspondiente, asegurándose de que el tirador no cuelge, pero que llege al final del recorrido, si no es asì, repetir la operaciòn, tensàndo màs el muelle.



13

7.4 CONTROL DEL NIVEL DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN

⚠ **PELIGRO**. No abrir la tapa de la botella del depósito de expansión con el motor caliente: peligro de quemaduras.

Con el motor frío controlar el nivel del líquido de refrigeración del motor desenroscando la tapa del radiador y rellenar, si fuera necesario (ver apartado **3** - puesta en marcha del motor). Apretar bien la tapa del radiador

7.5 CAMBIO DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN

Poner la moto en posición vertical y, con una pinza de punta plana, quitar la abrazadera. Recoger el agua en un recipiente. Controlar que todo el sistema de refrigeración esté en perfecto estado. Llenar con AGUA DESTILADA siguiendo las indicaciones (ver apartado **3**, puesta en marcha del motor)

⚠ **ADVERTENCIA**. Nunca dejar el vehículo parado por mucho tiempo con el sistema de refrigeración lleno. Se aconseja vaciar el sistema en períodos de puesta en garaje prolongados.

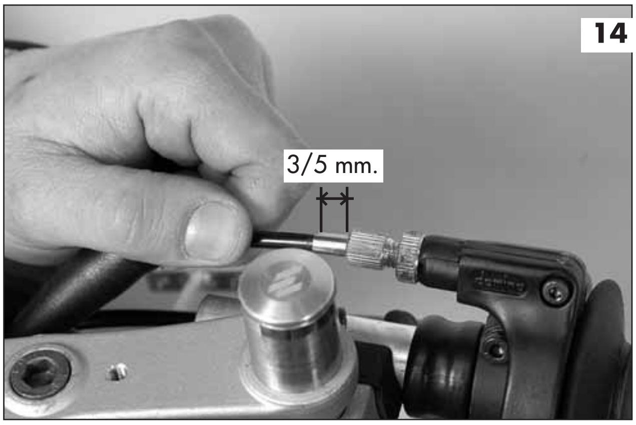
7.6 REGULACIÓN DEL MÍNIMO

La regulación del mínimo se debe efectuar con el motor caliente. Dejando funcionar el motor, con el puño del acelerador cerrado, apretar o aflojar el tornillo de la parte derecha del carburador hasta obtener el número de revoluciones del motor más bajo posible, pero constante. (para unos minutos)

⚠ **PELIGRO**. Si no está en contacto con el suelo o inmovilizada con el freno, la rueda trasera girará. El contacto accidental puede causar graves lesiones personales.

7.7 MANDO DEL ACELERADOR

Controlar que el puño del mando del acelerador funcione siempre bien, y que el cable del mando del gas deje un juego de 3-5 mm. Si el juego fuera superior, ajustar el tornillo situado sobre el carburador o sobre el mando del gas (Foto n. 14).



14

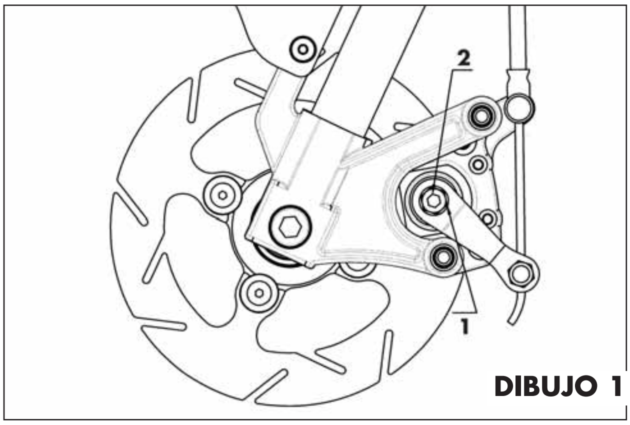
⚠ **ADVERTENCIA**. No efectuar estos controles cotidianos y operaciones extraordinarias de mantenimiento puede ser causa de graves daños para el vehículo, así como de accidentes graves.

7.8 REGULACIÓN DEL SISTEMA DE FRENADO

Para regular la posición de la palanca proceder como se indica a continuación:

1- Quitar la cubierta de protección del mando del freno.
2- Aflojar la virola enroscada en la palanca del freno y girar el regulador del cable en el sentido de las agujas del reloj si se quiere disminuir el juego de la palanca de freno, o en sentido contrario si lo que se desea es aumentarlo.
3- Terminada la operación, introducir nuevamente en el tensor de regulación del cable la cubierta de protección.

NOTA. Generalmente se deja a la palanca un recorrido de 5-10 mm. medidos en su extremo. Su regulación se efectúa en la pinza del freno; destornillar la tuerca 1 y atornillar el perno 2 hasta restablecer el recorrido correcto de la palanca del manillar. Manteniendo en posición el perno 2, apretar de nuevo la tuerca 1 y comprobar que la rueda no quede frenada (ver diseño 1)
Periódicamente, y en función del uso y de las condiciones atmosféricas, limpiar la pinza del freno con un chorro de aire comprimido (ver apartado 8.2), y controlar el desgaste del material de fricción de las pastillas de los frenos; cuando el grosor del material es inferior a 1mm, susituirlas.



DIBUJO 1

⚠ **ADVERTENCIA**. Nunca manipular los frenos cuando los discos están calientes

7.9 SUSTITUCIÓN DE LAS PASTILLAS DE FRENO
Desmontar la pinza del soporte quitando los tornillos de sujeción, quitar los tornillos de las pastillas y, con un destornillador de hoja pequeña, ejercer una suave presión para levantar y sacar las pastillas de freno gastadas. Colocar en su sitio las nuevas pastillas del freno, prestando atención a que el orificio de las pastillas quede alineado con el orificio de los tornillos. Montar de nuevo los tornillos. Montar de nuevo el grupo de la pinza en la horquilla o en el bastidor y efectuar las operaciones de frenado. Durante estas operaciones, lubricar con grasa el mecanismo interno de la pinza y los pernos de sujeción de la misma.

⚠ **ADVERTENCIA**. No ensuciar las pastillas con la grasa.
ADVERTENCIA. Nunca manipular los frenos cuando los discos están calientes

7.10 PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS
Si la presión de inflado es la adecuada, la estabilidad de conducción y la duración de los neumáticos será la máxima. Controlar frecuentemente la presión de los neumáticos y regular si es necesario. La medida de la presión de inflado de los neumáticos se hace con las cubiertas frías.

PRESIONES ACONSEJADAS DE LOS NEUMÁTICOS	
DELANTERO	**TRASERO**
1,6 BAR – 23 PSI	1,8 BAR – 26 PSI

⚠ **ADVERTENCIA**. La presión de los neumáticos varía según el peso del piloto, el tipo de circuito, la temperatura atmosférica y el asfalto.

7.11 CADENA DE TRANSMISIÓN
La cadena de la moto es un órgano tan importante que merece unos cuidados y una atención especial.

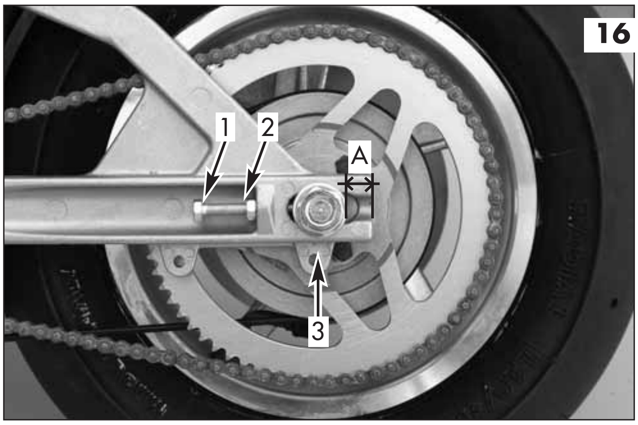
⚠ **PELIGRO**. No pillarse los dedos entre la cadena y la corona.

Después de desmontar el carter, controlar que en la rama inferior de la cadena, la oscilación vertical en un punto intermedio entre corona y piñón sea de 10 - 15 mm. aprox. (foto n.15). Si la medida fuese distinta, efectuar la siguiente regulación (foto n.16):
- Aflojar la tuerca del eje trasero 3.
- Aflojar las contratuercas 2 y girar el perno de regulación 1 en el sentido de las agujas del reloj para tensarla o en sentido contrario para aflojarla. Alinear los bordes traseros del eje y controlar en ambos lados del horquillón la distancia “A” entre el mismo y el eje.
- Apretar la tuerca del eje trasero 3 (ver tabla 9.1)
- Controlar de nuevo el tensado de la cadena y regular si fuera necesario.
- Apretar entonces la contratuerca 2 inmovilizando con una llave el perno de ajuste. Controlar a cada regulación el estado de desgaste del piñón y la corona. La cadena, además, no debe presentar juegos, rigidez excesiva o eslabones gripados.

La cadena debe lubricarse siempre bien, incluso después de lavar la moto. Para eliminar impurezas se puede utilizar gasóleo. Para lubricarla aconsejamos un lubricante en spray que permite una notable disminución del desgaste y la mejora del rendimiento de la transmisión. Transmisión de cadena tipo ASA 25-12 ISO 04C-2



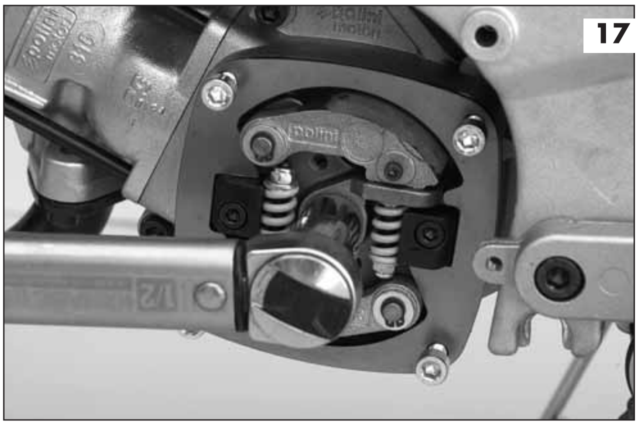
15



16

⚠ **PELIGRO**. Nunca montar una cadena de transmisión nueva sobre piñón y corona muy desgastados, o a la inversa. La incorrecta alineación de la rueda provoca un desgaste anormal y repercute desfavorablemente en la estabilidad del vehículo.
PELIGRO. Si la cadena se rompe o se desengancha de las ruedas dentadas, puede enrollarse sobre el piñón y bloquear la rueda trasera, causando graves accidentes y lesiones personales.

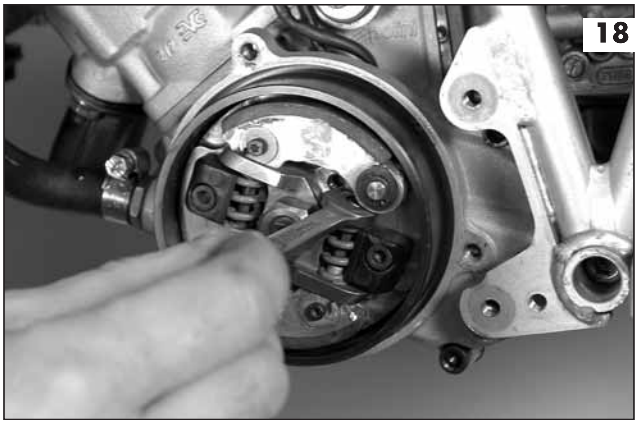
7.12 DESMONTAR EL EMBRAGUE DEL MOTOR
- Desmontar la pasa cadena en plástica.
- Quitar el cárter del embrague y la campana.
- Desatornillar la tuerca central (foto n.17) (Llave embrague ref. 143.695.009)
- Sacar el sistema de embrague utilizando el extractor (ref. 143.695.008)
- Controlar el desgaste de la campana, si está demasiado desgastada aconsejamos sustituirla.
- Volver a montar el embrague (después de haberlo revisado) utilizando siempre el fermo embrague. Atención a introducir la chaveta en su alojamiento.



17

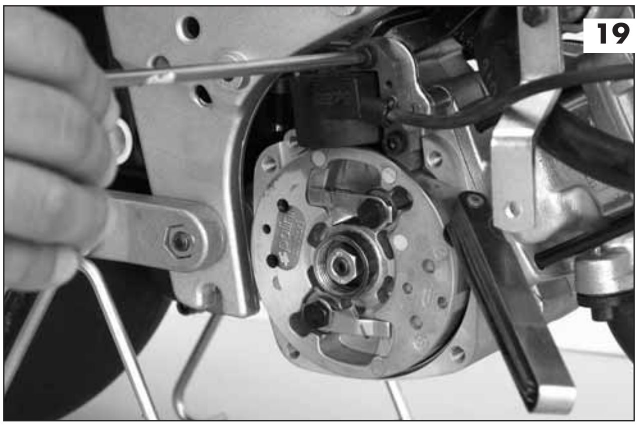
⚠ **ADVERTENCIA**. La tuerca debe apretarse con una llave dinamométrica con un PAR de 27 Nm 2,7 kgf m
ADVERTENCIA. La campana del embrague es un órgano sujeto a desgaste al igual que el embrague. Aconsejamos sustituirla al menos después de 9 horas de uso.

7.13 REGULACIÓN DEL EMBRAGUE
Para adaptarse a distintos pesos y estilos de conducción, el embrague ha sido diseñado de modo que permite las más diversas regulaciones, permitiendo así su adecuación a las más diversas exigencias de empleo. El embrague se regula mediante las tuercas autoblocantes que regulan la precarga de los muelles; considerando que 1/6 de vuelta de la tuerca (corresponde a una cara de la tuerca) eleva o hace disminuir 150 g/m el régimen de acoplamiento del embrague, variando así la altura total de los muelles y, por consiguiente, el diámetro total del embrague (foto n.18).


18

⚠ **ADVERTENCIA**. La regulación indicada ofrece la posibilidad de elevar el régimen a placer, pero una mayor desviación causada por una elevación fuera de norma del régimen de acoplamiento del embrague, causará el calentamiento y desgaste excesivo del embrague.
El embrague dispone de reglaje estándar, con muelles de 2.3 mm de diámetro regulados a una altura total de 21mm.
Una variación adicional del régimen de acoplamiento puede obtenerse sustituyendo los muelles con los del kit, (cód. 143.255.001) que contiene 3 series de muelles de distintos grosores. Es buena norma controlar periódicamente (A CADA CARRERA) el desgaste de los diversos componentes, controlando que las guías de los muelles no presente surcos marcados que puedan causar desviaciones y pérdidas de potencia.
Para mantener constante el número de revoluciones de acoplamiento del embrague, aconsejamos montar un cuentarrevoluciones, que permitirá regular el embrague en función de su consumo.

7.14 REGULACIÓN DEL PERÍODO DEL MOTOR
La ignieción de la minimoto es fija. Controlar a menudo la distancia tras bobina y rotor utilizando un calibrador de espesores de 0,3 mm (foto n. 19).


19

7.15 CARBURANTE
El vehículo posee un motor de dos tiempos que requiere de una mezcla de gasolina y aceite sintético al 2%. Utilizar gasolina para automóviles de 96 a 100 octanos, o superior.
Si se produjera martilleo de válvulas, probar con gasolinas de distintas marcas o con un octanaje distinto.

7.16 CARBURADOR
La carburación responde a condiciones estándar.
Distintas condiciones climáticas y barométricas pueden determinar la necesidad de regulaciones específicas para adaptar el carburador a las diversas condiciones atmosféricas.

⚠ **PELIGRO**. La gasolina es extremadamente inflamable y explosiva. No fumar ni generar llamas o chispas en el aire allí donde se descarga la gasolina o se llena el depósito.

7.17 LIMPIEZA DEL VEHÍCULO
Antes de lavar el vehículo es necesario proteger del agua las siguientes partes:
- Mando de la transmisión.
- Mando de los frenos
- Toma de aire y filtro de aire
- Boca del silenciador

No dirigir el chorro de agua directamente contra:
- Cubos de la rueda
- Perno de las horquillas
- Tubo de la dirección
- Pinzas de freno
- Capuchón de la bujía.

Después del lavado, lubricar todos los puntos que se acaban de mencionar, encender el motor y hacerlo funcionar durante unos minutos.

⚠ **ADVERTENCIA**. Limpiar la moto con el motor frio.
ADVERTENCIA. No utilizar disolventes o alcohol para limpiar la cúpula en plexiglás. Utilizar exclusivamente agua y jabón o los champús más adecuados.
ADVERTENCIA. Antes de ponerse en marcha, comprobar que los frenos funcionen perfectamente.

7.18 DESMONTAR EL CARENADO DELANTERO
Quitar uno de los dos tornillos de las dos placas de unión del carenado situadas bajo el motor y destornillar los dos tornillos del soporte cúpula-estribo delantero. Abrir ligeramente con las manos y desde la parte baja las dos mitades del carenado y sacarlas hacia la rueda delantera de la motocicleta.

8. INSPECCIÓN Y CONTROL DE PUESTA A PUNTO Y PREPARACIÓN PARA LA COMPETICIÓN

ADVERTENCIA: Todas la operaciones idicadas en los punto **8.1** y **8.2** deben cumplirse exclusivamente por personas adultas y competentes.

8.1 CONTROLES DIARIOS: DEBEN REALIZARSE SIEMPRE ANTES DE PONERSE EN MARCHA
- Carburador: acelerador flexible que se deslice regularmente, sin rigideces.
- Líquido refrigerante: no hay pérdidas, el nivel es el correcto, apriete de las abrazaderas (en su caso)
- Tapa del depósito de expansión: comprobar el apriete (en su caso)
- Tapa del depósito de carburante: comprobar el apriete.
- Filtro del aire y caja del filtro: filtro sin impurezas y caja limpia de polvo.
- Frenos: vainas sin estrangulamientos y pinzas limpias de impurezas.
- Depósito de carburante: controlar que esté bien fijado.
- Cadena: controlar la lubricación y el tensado.
- Piñón: gira libremente, sin piedras ni polvo.

- Dirección y mandos de transmisión: tubos de apriete bien afianzados.
- Neumáticos: control de la presión.
- Dirección: control del apriete del tubo.

8.2 CONTROLES PERIÓDICOS: DEBEN HACERSE ANTES DE CADA CARRERA Y TRAS LA PUESTA EN GARAJE	INSPECCIÓN - LIMPIEZA - REGULACIÓN			FRECUENCIA SUSTITUCIÓN	APARTADO	ANUNCIO DE PELIGRO
	DESPUÉS DE 1 CARRERA 1 HORA	DESPUÉS DE 3 CARRERAS 3 HORAS	DESPUÉS DE 9 CARRERAS 9 HORAS			
CADENA DE TRANSMISIÓN	👁 ☞ 🛢			3 HORAS	7.11	⚠ **EP** (punto 7.11)
PIÑÓN DE LA CADENA Y CORONA	👁 ☞			3 HORAS	7.11	⚠ **EP** (punto 7.11)+**M**
CUBRECADENA-DESLIZADOR DE CADENA (en su caso)	👁 ☞					
REGULACIÓN DE LOS FRENOS	👁 ☞				7.8	⚠ **A** (punto 7.8)
LÍQUIDO REFRIGERACIÓN RADIADOR	👁				3 + 7.5	⚠ **A** (punti 3, 7.5)
PINZA DEL FRENO	👁 ☞				7.8	⚠ **A** (punto 7.8)
PASTILLAS DE LOS FRENOS	👁 ☞			3 HORAS	7.9	
MANDO DEL GAS	👁 ☞				7.7	⚠ **A** (punto 7.7)
CABLES DE MANDO DEL GAS	👁 ☞			9 HORAS	7.7	⚠ **A** (punto 7.7)+**M**
FILTRO DE AIRE	☞ **F**			3 HORAS	7.2	⚠ **A** (punto 7.2)
PRESIÓN DE INFLADO DE LOS NEUMÁTICOS	👁 ☞				7.10	⚠ **A** (punto 7.10)
ALETA DE L RADIADOR	👁 ☞					
COJINETES DE LOS CUBOS DE LAS RUEDAS	👁 ☞			9 HORAS		⚠ **M**
JUEGO DEL TUBO DE DIRECCIÓN	👁 ☞					⚠ **M**
COJINETES DE DIRECCIÓN	👁 ☞					⚠ **M**
HORQUILLAS DELANTERAS	👁 ☞					⚠ **M**
HORQUILLÓN TRASERO	👁 ☞					⚠ **M**
TUBO DE ALIMENTACIÓN	👁 ☞			9 HORAS		
VÁLVULA LAMINAR	👁 ☞			9 HORAS		⚠ **M**
CARBURADOR	👁 ☞					⚠ **M**
BUJÍA	👁 ☞			3 HORAS		
CAPUCHÓN DE LA BUJÍA	👁 ☞			9 HORAS		
SISTEMA ELÉCTRICO	👁 ☞					⚠ **M**
SISTEMA DE ESCAPE	☞					⚠ **M**
SILENCIADOR	☞			9 HORAS		
GRUPO TÉRMICO		👁 ☞				⚠ **M**
PISTÓN		👁 ☞		9 HORAS		⚠ **M**
SEGMENTO		👁 ☞		9 HORAS		⚠ **M**
CÁRTER DEL MOTOR			👁 ☞			⚠ **M**
EJE MOTOR			👁 ☞	18 HORAS		⚠ **M**
COJINETES DE BANCADA			👁 ☞	9 HORAS		⚠ **M**
SERIE DE COJINETES DE MOTOR			👁 ☞	9 HORAS		⚠ **M**
CAMPANA DEL EMBRAGUE	👁 ☞			9 HORAS	7.12	⚠ **A** (punto 7.12)+**M**
EMBRAGUE CENTRÍFUGO	👁 ☞			9 HORAS	7.13	⚠ **A** (punto 7.12)+**M**
ZAPATAS DE EMBRAGUE	👁 ☞			9 HORAS	7.12 - 7.13	⚠ **A** (punto 7.12)+**M**
PIEZAS ACOPLAMIENTO ARRANQUE	👁 ☞				7.3	⚠ **A** (punto 7.3)
ENGRANAJE ARRANQUE	👁 ☞				7.3	⚠ **A** (punto 7.3)
TUERCAS-PERNOS-ELEMENTOS DE FIJACIÓN	👁 ☞				9.1	

👁: INSPECCIONAR O REGULAR

☞: LIMPIEZA

🛢: LUBRICACIÓN

☞**F**: Limpiar el filtro del aire después de cada carrera en lugares con mucho polvo

⚠ **EP**: PELIGRO

⚠ **A**: ADVERTENCIA

⚠ **M**: ATENCIÓN: ESTAS OPERACIONES DEBEN REALIZARSE POR PARTE DE PERSONAS COMPETENTES

BUJÍA ESTANDARD	BUJÍA MÁS FRÍA
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG
CHAMPION N2C - RN2C	CHAMPION N1C - RN1C

9. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	911 6,2 Hp	911 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 4,2 Hp	910 S 4,2 Hp	Dirt Road S 4,2 Hp
Motor	monociíndrico de 2 tiempos - cilindro en aluminio							
Refrigeraciòn	aire	H_2O		aire				
Diámetro interior y carrera	36x39							
Cilindrada	39,69							
Relación de compresión	16,2:1					14:1		
Carburador	SHA 14-14							
Encendido	electrónico por descarga inductora							
Alimentación	mezcla de gasolina verde al 2% de aceite sintético							
Bujía	Champion N2C - RN2C							
Aspiración	válvula laminar en el cárter							
Arranque	manual con tirador							
Embrague	Sin aceite con 2 masas centrifugas							
Chasis	fundido a presiòn en aleaciòn libera de doble viga diagonal							
Freno delantero	n° 2 - Ø122 mm.		Ø122 mm.					
Freno trasero	Ø122 mm.							
Neumático delantero	90/65-R6,5				90/80-5	90/65-R6,5	90/80-5	
Neumático trasero	110/50-R6,5				90/80-5	110/50-R6,5	90/80-5	
Capacidad depósito	2,4 litros		1,8 litros					
Peso en vacío	22 Kg.	23 Kg.	19 Kg.	18 Kg.				
Largo	1,030 mm.		945 mm.					965 mm.
Ancho	260 mm.		240 mm.					210 mm.
Altura del sillin	455 mm.		400 mm.		385 mm.	400 mm.	385 mm.	

9.1 TABLA DE PARES DE APRIETE PIEZAS DEL CHASIS Y PARTE CICLISTA	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	sellador líquido para roscas
PERNO RUEDA DELANTERA	M10	45	4,5	33,3	
TORNILLOS DE FIJACIÓN MANILLAR	M6	12	1,2	8,88	
TORNILLOS DE FIJACIÓN PASTILLAS DE FRENO	M4	5,7	0,57	4,21	LOCTITE 242
PERNO RUEDA TRASERA	M10	45	4,5	33,3	
PERNO MOTOR-HORQUILLÓN	M8	25	2,5	18,5	
TORNILLOS PLACA SUP. E INF. HORQUILLA	M5	6	0,6	4,44	
TORNILLOS DISCOS DE FRENO	M5	6	0,6	4,44	LOCTITE 242
TUERCA CAÑA DE DIRECCIÓN	M10	45	4,5	33,3	

TABLA DE PARES DE APRIETE PIEZAS MOTOR N.m / Lbf . ft	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	sellador líquido para roscas
TUERCAS DE LA CULATA	M6	10	1	7,40	
TUERCA EJE MOTOR LADO EMBRAGUE	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 270
TUERCA EJE MOTOR LADO ENCENDIDO	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
BUJÍA		13	1,3	9,6	

Los valores de par mencionados son para los puntos de apriete más importantes.
Si un determinado par no aparece en la lista, utilizar los valores estándar que se dan a continuación.

VALORES DE PAR ESTÁNDAR	N.m	Kgf.m	Lbf.t
PERNO Y TUERCA DE 5 mm	6	0,6	4,44
PERNO Y TUERCA DE 6 mm	10	1	7,40
PERNO Y TUERCA DE 8 mm	25	2,5	18,50
PERNO Y TUERCA DE 10 mm	45	4,5	33,30
PERNO Y TUERCA DE 12 mm	55	5,5	40,70

10. RECAMBIOS

Aconsejamos utilizar siempre recambios originales POLINI Motori.

PELIGRO. El uso de recambios no originales puede ser perjudicial para el buen funcionamiento de la minimoto, así como para la seguridad del usuario que la conduce.

11.PUESTA EN GARAJE

La puesta en garaje del vehículo, en caso de que se deje de usar la minimoto durante un período de tiempo prolongado, requiere:
- el vaciado del depósito de la gasolina como se indica en el punto **7.1** DESMONTAR EL DEPÓSITO.
- el vaciado del sistema de refrigeración como se indica en el punto **7.5** CAMBIO DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN. La minimoto debe conservarse en posición vertical, montada sobre el caballete, alejada de fuentes de calor y de la luz del sol.

12. FORMACIÓN E INFORMACIÓN

Para un uso correcto de la minimoto, es necesario leer atentamente el manual y atenerse escrupulosamente a las indicaciones. Se debe prestar particular atención a los puntos de este manual señalados con los símbolos de **PELIGRO** y **ADVERTENCIA**.
En caso de uso por parte de un menor de 14 años, será conveniente instruir al joven piloto sobre los riesgos derivados de un uso indebido de la minimoto, e informarle acerca del uso correcto de los dispositivos de seguridad que se deben adoptar siempre, como el casco y demás prendas protectoras indicadas en el apartado 6 GUÍA SEGURA: CONDICIONES DE USO DE LA MINIMOTO. No se aconseja su uso a menores que no sepan andar en bicicleta. Es siempre conveniente que el joven piloto reciba de una persona competente las nociones fundamentales de conducción. Por ejemplo, los menores de 14 años deben ser advertidos de los peligros derivados de los órganos en movimiento o de las partes calientes de la minimoto. A los menores de 14 años se les prohibirá además efectuar las operaciones de mantenimiento indicadas en el capítulo **7**.

DEUTSCH

INHALTS VERZEICHNIS

WICHTIG
Bevor Sie mit Ihrem Motorrad losfahren, sollten Sie unbedingt diese Bedienungs- und Wartungsanleitung lesen. Das Handbuch enthält wichtige Informationen, die dazu beitragen, leichte und schwere Sach- und Personenschäden und Unfälle, auch mit Todesfolge, zu vermeiden. Für ein sicheres Fahren ist es unverzichtbar, dass Sie Ihr Fahrzeug vorher korrekt einstellen und gut kennen lernen. Nur so können Sie das Fahren im Gelände so richtig genießen.

WICHTIGE HINWEISE
DIESES MOTORRAD WURDE AUSSCHLIESSLICH FÜR DEN EINSATZ IN WETTRENNEN ENTWORFEN UND HERGESTELLT. DAS MOTORRAD MUSS IN LINEAR- UND GUTASPHALTRENNBAHNEN. LAUT GELTENDER GESETZGEBUNG IST DER GEBRAUCH DIESES MOTORRADS AUSSCHLIESSLICH BEI ORGANISIERTEN WETTRENNEN UND SPORTVERANSTALTUNGEN AUF GESCHLOSSENER- UND PRIVATENPISTE ERLAUBT, DIE VON DEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN GENEHMIGT WORDEN SIND (AMBULANZ, FEUERWEHR, POLIZEI, usw.)

PERSONEN- UND SACHTRANSPORTE SIND VERBOTEN
NUR FÜR FAHRER OHNE BEIFAHRER. Dieses Minimotorrad wurde nur für einen Fahrer entworfen. Beifahrer sind nicht zulässig.
BITTE BEACHTEN
DIESES FAHRZEUG DARF NUR VON VOLLJÄHRIGEN ODER KINDERN UNTER AUFSICHT EINES ERFAHRENEN ERWACHSENEN BENÜTZT WERDEN!

DAS VORLIEGENDE HANDBUCH MUSS AUFMERKSAM DURCH GELESEN WERDEN!
Das Handbuch nennt besondere Situationen bezüglich Gefahren, gefährlichen Ereignissen und Situationen verursacht durch die Bedienung und Wartung des Minimotorrades: laut Punkt 3, Vorschrift UNI EN 1050:1998 sind diese Situationen wie folgen bestimmt:
SCHÄDEN: physische Verletzung und / oder Schäden verursacht durch Gesundheit oder Güterer
GEFÄHRLICHES EREIGNIS: das Ereignis, das einen Schaden verursachen kann

Vor dem Gebrauch oder der Wartung des Minimotorrad, muss das vorliegende Handbuch aufmerksam gelesen werden. Beachten Sie auf die Phasen, die mit das Symbol ⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS** oder **VORSICHT** gekennzeichnet sind.

WICHTIG: Dieses Handbuch gehört zum Minimotorrad und muss auch bei Weiterverkauf beim Fahrzeug bleiben.

FÜR DEN NEUEN BESITZER. Sie haben sich für den Kauf eines Minimotorrads von Polini entschieden und gehören damit jetzt auch zur Familie der Motorradfahrer und Motorradbesitzer. Mit diesem neuen Modell wurde ein sehr leistungsstarkes Motorrad entwickelt. Um gute Ergebnisse zu erzielen, muss sich der Fahrer in ausgezeichneter körperlicher Form befinden und außerdem über großes Geschick beim Fahren verfügen. Wer zu den Gewinnern zählen will, der muss deshalb regelmäßig Fitnesstraining betreiben und mit dem Motorrad trainieren.
Wir möchten, dass Sie mit Ihrem Minimotorrad von Polini so richtig zufrieden sind. Das Handbuch hilft Ihnen dabei, die besten Leistungen mit dem Motorrad zu erzielen und so die Voraussetzungen für die Erfolge bei Wettrennen zu schaffen.

PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG UND SICHERHEITSVORSCHRIFTEN
1- Die meisten tödlichen Verletzungen bei Motorradunfällen sind Kopfverletzungen. **Deshalb beim Fahren IMMER einen Sturzhelm tragen!** Beim Fahren sollten möglichst auch Knie- und Ellbogenleder (bescheinigt laut Vorschrift **EN 1621-1 / 1997**) getragen werden. Tragen Sie Motorradkleidung, geschlossene und fähige Schuhe mit abreibbeständige Sohle.
2- Der Auspuff wird beim Fahren sehr heiß und bleibt auch nach Abstellen vom Motorrad noch für eine gewisse Zeit heiß. Auf keinen Fall die heißen Teile vom Auspuff berühren. Verbrennungsgefahr! Motorradkleidung tragen, die die Beine vollständig bedeckt!
3- Auf keinen Fall weite Kleidungsstücke tragen, die sich an den Hebeln, der Fußraste, der Antriebskette oder den Rädern verfangen können!
4- Schützt eure Umwelt!

⚠ **WICHTIGER HINWEIS**
VERÄNDERUNGEN AM MINIMOTORRAD SOWIE DIE ENTFERNUNG VON ORIGINALTEILEN KÖNNEN DEN SICHEREN GEBRAUCH DES FAHRZEUGES BEEINTRÄCHTIGEN UND ILLEGAL SEIN. ALLE ÖRTLICHEN UND NATIONALEN VORSCHRIFTEN MÜSSEN BEACHTET WERDEN.

DIESES MINIMOTORRAD EIGNET SICH NUR FÜR FAHRER MIT EINEM GEWICHT VON MAXIMAL 80 KG.

Damit Ihre Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, sollten Sie ausschließlich Originalersatzteile von Polini Motori verwenden, die auch das Beste für Ihr Motorrad sind. Zu Informationszwecken und um das Bestellen von Ersatzteilen zu vereinfachen, tragen Sie bitte hier die Daten Ihres Motorrads ein:

MODELL: ....

HUBRAUM: ....

KÜHLUNG: ....

REIFEN: VORNE .... HINTEN ....

CODE: 143.000. .... GEWICHT: ....

1. MONTAGEANLEITUNG VOR DER BENUTZUNG
Das Motorrad wird für den Transport teilweise auseinander gebaut und muss vor Gebrauch erst wieder korrekt zusammengebaut werden. Nach dem Auspacken sind deshalb eine Reihe von Kontrollen und Montagearbeiten erforderlich. Für eine korrekte Montage ist es wichtig, dass Sie sich genau an unsere Montageanleitung halten. Gehen Sie beim Zusammenbauen des Motorrads bitte wie folgt vor:
1- Das Motorrad auspacken (Bild 1).
2- Kontrollieren, ob sich alle für die Montage notwendigen Teile im Karton befinden.

- Minimotorrad Polini	1 Stk
- Fußraste	2 Stk.
- Halblenker komplett mit Brems	2 Stk.
- Ständer	1 Stk.
- Schrauben M.6 TCEI	4 Stk.
- Schrauben M.8x20 TPSEI	2 Stk.
- Bedienungs- und Wartungshandbuch	1 Stk.
- CE Übereinstimmungszeugnis	1 Stk.

3- Den Vorderreifen und den Hinterreifen aufpumpen (siehe Abschnitt **7.10**).



1

4- Die Arbeiten lassen sich besser durchführen, wenn die Verkleidung abgemacht wird.
5- Die Halblenker komplett mit Brems- und Gashebel montieren. Dazu die Bügelbolzen der Halblenker herausnehmen, die Halblenker auf dem Gabelschaft in gewünschter Höhe positionieren und dann mit den dazugehörigen Schrauben M6 TCEI (Bild 2) befestigen (Innensechskantschraube mit 5 Sechskantschlüssel).
6- Die Bremshebel für die Vorder- und Hinterradbremse positionieren und die Bügelbolzen der Hebel in der gewünschten Neigung mit den dazugehörigen Schrauben M6 TCEI befestigen (Innensechskantschraube mit 5 Sechskantschlüssel)



2

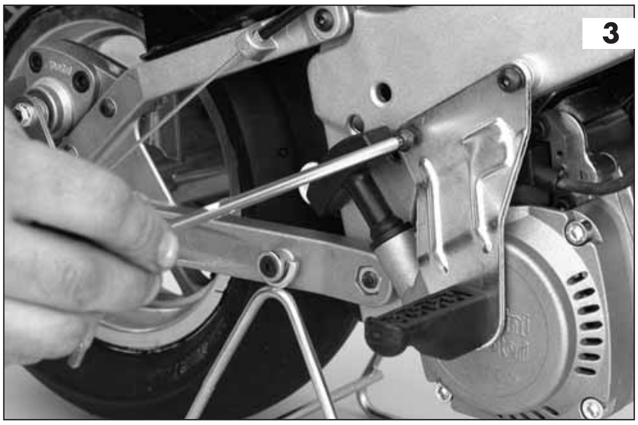
⚠ **VORSICHT.**. Sorgfältig prüfen, dass die Bremshebel nicht gegen die Verkleidung stoßen, wenn diese wieder angebracht ist. Die Bremshebel dürfen auf keinen Fall gegen die Verkleidung stoßen!

7- Die Abdeckung vom Gashebel abmachen. Prüfen, ob der Drahtzug korrekt im Sitz der Aufwickelscheibe sitzt, und die Abdeckung wieder anbringen. Dann den Gashebel neben dem Bremshebel anbringen und mit den dazugehörigen Schrauben M5 TCEI so befestigen (Innensechskantschraube mit 4 Sechskantschlüssel), dass sich der Mantel vom Drahtzug frei bewegen kann (siehe Abschnitt **7.7**).
8- Die Fußrastenhalterungen ab den Rahmen montieren. Die Fußrasten mit den dazugehörigen Schrauben befestigen (Bild 3)
9- Den Kühlkreislauf vom Motor füllen (falls vorgesehen) (siehe Abschnitt **3**).

Die Einfüllung des Kühlkreislaufs dürft an Gebrauchsort gemacht werden.

⚠ **VORSICHT.**. Normalerweise enthält der Kühlkreislauf kein Kühlmittel und muss deshalb vor Starten des Motors mit destilliertem Wasser gefüllt werden (siehe Abschnitt **3**). Alle anderen Flüssigkeiten sind verboten.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN. Eine regelmäßige Wartung und eine Kontrolle vor Gebrauch des Motorrads sind von ausschlaggebender Bedeutung. Wenn Wartungs- oder Reparaturarbeiten



3

notwendig sind, wenden Sie sich bitte an Ihren POLINI MOTORI Vertragshändler. Diese Motorräder werden ständig weiter entwickelt und können auch in der Planungsphase noch Veränderungen unterliegen. Deshalb kann es in einigen Fällen vorkommen, dass die Abbildungen und der Text im vorliegenden Handbuch nicht mit dem tatsächlichen Motorrad übereinstimmen.
Die Originalteile, die von POLINI MOTORI als Ersatzteile geliefert werden, sind aus dem gleichen Material und aus dem gleichen Produktionszyklus, aus dem auch Ihr Minimotorrad stammt.
Das garantiert für eine längere Lebensdauer und ein optimales Funktionieren Ihres Motorrads. Es wird dazu geraten, immer Originalersatzteile von **POLINI MOTORI** zu verlangen.

2. TRANSPORT DES MOTORRADS

Für einen sicheren und richtigen Transport des Motorrads vom Unterstellen zur Piste sehr nötig ist:
- Prüfen, dass den Tank leer ist, um Flüssigkeitsverlusten zu vermeiden;
- Den Ständer auf die Waagebene des Transportsmittels stellen;
- Das Motorrad auf den Ständer stellen und es durch Gürteln oder Seilen fixieren. Beachten, dass das Motorrad immer stehend steht, während dem Transport.

⚠ **VORSICHT.** Nie das Motorrad mit vollem Kraftstoffbehälter oder heißen Auspuff- und Motorteilen transportieren.

3. HANDHABUNG VOR DER BENUTZUNG DES MOTORRADS

3.1 INBETRIEBNAHME VOM WASSERGEKÜHLTES MOTORS

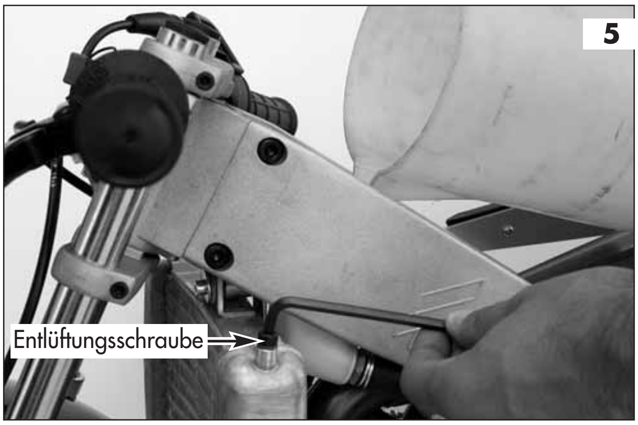
⚠ **VORSICHT.** Die folgenden Phasen dieses Abschnitts dürfen nur vom Personen älter als 14 Jahren oder unter Aufsicht eines Erwachsenen gemacht werden.

Erst nachdem alle oben genannten Kontrollen gelesen und durchgeführt worden sind, darf das Motorrad in Betrieb genommen werden. Für wassergekühlten Motorraden dazu wie folgt vorgehen:
1- Um den Kraftstofftank abmachen, der Sattel und der Tankbedeckung abmachen (siehe Abschnitt **7.1**) (Bild 4).



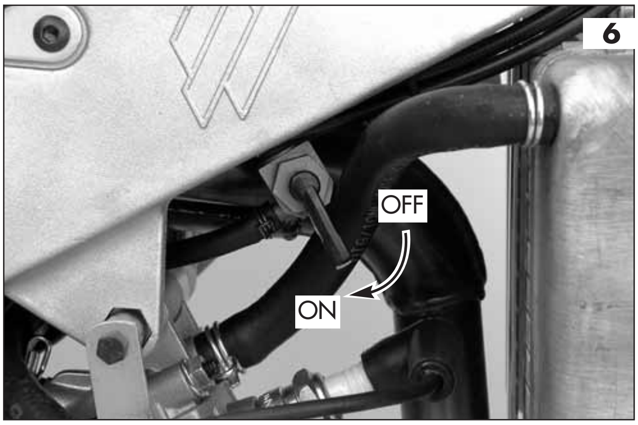
4

2- Den Deckel vom Ausdehnungsgefäß aufschrauben und abmachen.
3- Die Entlüftungsschraube aufmachen, die sich oben am Kühler befindet (Bild 5).
4- Den Kühlkreislauf füllen, bis Kühlmittel aus der Entlüftungsschraube austritt. Dann das Loch mit der Schraube verschließen, die vorher entfernt worden ist.



⚠ **VORSICHT.** Vermeiden, dass die Luft im Kühler bleibt; wenn die Luft sich heißlauft, könnt sie großen Druck und Explosionsgefahr schaffen. Die Luft tritt leichter aus dem Kühlkreislauf aus, wenn das Motorrad leicht zu der Seite geneigt wird, auf der sich die Entlüftungsöffnung am Kühler befindet.

5- Mit dem Einfüllen weiter machen, bis die Markierungslinie am Ausdehnungsgefäß erreicht ist.
6- Den Deckel vom Ausdehnungsgefäß verschließen.
7- Den Kraftstofftank füllen nachdem er wiedermontiert ist (siehe Abschnitt **7.15**).
8- Den Benzinhahn unter dem Tank öffnen und dazu auf "ON" stellen (Bild 6).
9- Wenn der Motor kalt ist, zum Starten den Choke am Vergaser anheben.



⚠ **VORSICHT.** Wenn der Motor warm ist, den Choke wieder absenken.

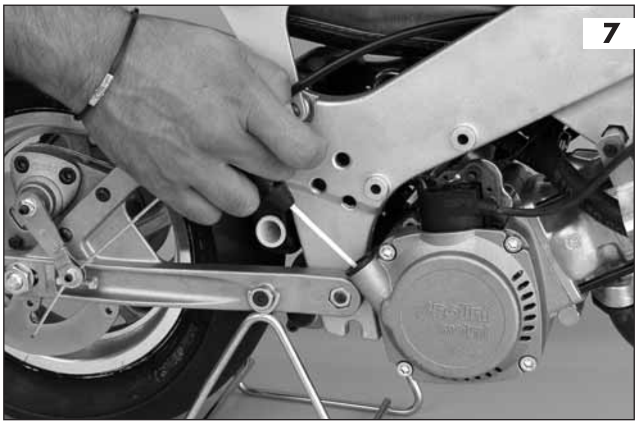
10- Das Hinterrad mit der Bremse blockieren.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Das Hinterrad dreht sich, wenn es nicht auf dem Boden steht oder mit der Bremse blockiert wird. Das versehentliche Berühren vom drehenden Rad kann zu schweren Verletzungen führen!

11- Den Gasdrehgriff auf dem Minimum halten, den Anlasserzug herausziehen und dann gleichmäßig und mit Schwung am Griff ziehen (Bild 7).

⚠ **VORSICHT.** Den Anlasserzug nicht bis zum Anschlag herausziehen! Heftiges Reißen am Zug vermeiden!

12- Den Motor auf Betriebstemperatur bringen und dazu einige Minuten lang mit niedriger Drehzahl laufen lassen.



13- Den Motor ausschalten und den Deckel vom Ausdehnungsgefäß nochmals abmachen und prüfen, ob der Ölstand abgesunken ist. Eventuell Öl bis zur Markierung nachfüllen. Dann den Deckel wieder aufschrauben. Jetzt ist das Motorrad betriebsbereit.
14- Wenn alle Kontrollen durchgeführt wurden, können die Verkleidung der Tank und der Sattel angebracht werden.

⚠ **VORSICHT.** Alle folgenden Kontrollen vom Kühlmittelstand dürfen ausschließlich bei abgeschaltetem und kaltem Motor durchgeführt werden, um Verbrennungen zu vermeiden.
VORSICHT. Den Gasdrehgriff nicht heftig auf- oder zudrehen, da das Motorrad sonst nach vorne schnellen kann und die Gefahr besteht, dass der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert.
VORSICHT. Vor dem Losfahren muss kontrolliert werden, ob sich der Motor durch den roten Drücken vom Killschalter abschalten lässt (Bild Nr. 8).



3.2 INBETRIEBNAHME VOM LUFTGEKÜHLTER MOTOR

Siehe Abschnitt **3.1**, nur Punkte 7/8/9/10/11/12/14

4. EINFAHREN DES FAHRZEUGS

⚠ **VORSICHT.** Die folgenden Einfahrensphasen dieses Abschnitts dürfen nur vom Personen älter als 14 Jahren oder unter Aufsicht eines Erwachsenen gemacht werden.

1- Um das Einlaufen vom Motor und vom Antrieb bei Inbetriebnahme des Motorrades zu optimieren und einen zuverlässigen Fahrzeugbetrieb zu garantieren, ist ein kurzes Einfahren von entscheidender Bedeutung.

⚠ **VORSICHT.** Bei der ersten Fahrt mit Ihrem Motorrad und für ein komplettes Einfahren ist eine halbe Stunde Fahrt mit niedriger Drehzahl nötig. Die unten aufgeführten Sicherheitsvorschriften müssen beachtet werden.

2- Sobald der Motor gestartet wurde, den Motor mit kleinster Drehzahl laufen lassen, bis er die normale Betriebstemperatur erreicht hat.

3- Beim Einfahren auf keinen Fall durchstarten oder schnell beschleunigen.

Das Einfahren muss jedes Mal dann wiederholt werden, wenn:
- Der Kolben ausgewechselt wird;
- Der Kolbenring ausgewechselt wird;
- Der Zylinder ausgewechselt wird;
- Die Motorwelle oder die Hauptlager ausgewechselt werden.

⚠ **VORSICHT.** Ein geriffelter Kolben kann der Anfang für einen Leistungsabfall oder einen schnellen Verschleiß vom Zylinder sein. Die Kohleablagerungen, die sich auf dem Zylinderkopf, der Zündkerze und Zylinderauslass bilden, geben Hinweise auf die Kraftstoffölmischung Ihres Motors.
Bitte beachten Sie, dass die Lebensdauer vom Motor durch eine zu stark ölhaltige Mischung beeinträchtigt wird.

5. MOTOREN AUSSETZER

Um den Motor auszusetzen drücken Sie auf den roten Drücken vom Killschalter (Bild Nr. 8).

6. SICHERES FAHREN: HINWEISE FÜR DEN GEBRAUCH VOM MINIMOTO

⚠ **VORSICHT.** MINDERJÄHRIGE UNTER 18 JAHREN DÜRFEN NUR UNTER DER AUFSICHT EINES ERWACHSENEN MIT DEM MINIMOTO FAHREN.
VORSICHT. MINDERJÄHRIGE UNTER 14 JAHREN DÜRFEN NUR NACH EINER VORHERIGEN EINWEISUNG IN DEN KORREKTEN GEBRAUCH UND DIE PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG NACH VORGABE DER VORLIEGENDEN ANLEITUNG MIT DEM MINIMOTO FAHREN.

Das Fahren mit dem Minimotorrad POLINI macht besondere Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz des Fahrers erforderlich.
Folgende Hinweise müssen vor Gebrauch vom Minimotorrad unbedingt beachtet werden:

1- Viele Unfälle sind auf die Unerfahrenheit vom Fahrer zurückzuführen.
2- Beim Fahren den Lenker immer mit beiden Händen festhalten.
3- Beim Fahren geeignete persönliche Schutzausrüstung tragen:
- Immer einen INTEGRALHELM tragen!
- Immer Handschuhe, Knieschützer und Ellenbogenschützer tragen, die der **Norm EN 1621-1/1997** entsprechen.
- Einen Motorradanzug oder geeignete Schutzkleidung tragen.
- Geschlossene Schuhe tragen, die für die Witterungsbedingungen geeignet sind.

4- Mit dem Minimotorrad darf nur auf Privatgelände und Rennstrecken gefahren werden. Das Fahren auf öffentlichen Straßen ist verboten!
5- Das Minimotorrad verfügt nicht über eine eigene Beleuchtung. Das Fahren mit dem Minimotorrad ist deshalb nur bei guter Sicht und auf Privatgelände mit ausreichender Beleuchtung (auch künstlicher Beleuchtung) erlaubt.
6- Das Minimotorrad eignet sich nicht zum Fahren bei schlechten Wetterbedingungen wie Regen, Hagel, starkem Wind, Schnee und glattem Untergrund.
7- Das Fahren mit dem Minimotorrad auf Gelände mit Unebenheiten wie Steine, Schlaglöcher, Stufen, Höhenunterschiede, usw. ist verboten.
8- Das Fahren mit dem Minimotorrad nach Alkohol- und Drogengenuss oder bei eingeschränkter Zurechnungsfähigkeit ist verboten!
9- Personen mit einem Gewicht von mehr als 80 kg. ist das Fahren mit dem Minimotorrad verboten.
10- Das Minimotorrad darf ausschließlich von einer Person gefahren werden.

DAS FAHREN MIT DEM MINIMOTO OHNE VORHERIGES AUFMERKSAMES LESEN VOM BEDIENUNGS- UND WARTUNGSHANDBUCH IST VERBOTEN!

7. WARTUNG UND EINSTELLUNG

⚠ **VORSICHT.** DIE WARTUNGSHANDLUNGEN DÜRFEN NUR VOM ERFAHRENEN ERWACHSENEN GEMACHT WERDEN. OB DIE IN DER FOLGENDEN ABSCHNITTEN BESCHRIEBENE PHASEN NICHT VERSTÄNDLICH SIND, WENDEN SIE AN DIE FACHKRÄFTE BEI DER POLINI MOTORI VERKÄUFER ODER HÄNDLERN. DIE FOLGENDEN PUNKTEN DES HANDBUCH SORGFÄLTIG BEFOLGEN.

Unter der Wartung und den für eine optimale Einstellung des Fahrzeugs notwendigen Arbeiten werden die täglichen Kontrollen vor dem Starten des Motorrads verstanden. Tägliche Wartungen und Einstellungen sind ganz einfach durchzuführen, wenn die im vorliegenden Handbuch gegebenen Anweisungen befolgt werden. Außerordentliche Wartungsarbeiten sollten nur von POLINI MOTORI Vertragshändlern durchgeführt werden, die ausschließlich Originalersatzteile verwenden. Die Wartungsabstände und die Art der Wartungsarbeiten können den entsprechenden Tabellen **8.1** und **8.2** entnommen werden.

7.1 ABMONTIEREN UND WIEDERMONTIEREN VOM TANK

Sicherstellen, dass der Benzinhahn auf "OFF" steht (Bild 6). Die Benzinleitung vom Benzinhahn abnehmen. Die Schraube M5, mit der der Tank befestigt ist, herausschrauben. Den Tank anheben und gleichzeitig in Richtung vorderes Schutzblech abziehen. Zum Montieren vom Tank müssen die beiden hinteren Tankstützen unter den Sattel geschoben werden. Dazu den Tank gegen den Deckel vom Ausdehnungsgefäß drücken und mit der Schraube und Unterlegscheibe befestigen, die vorher abgemacht worden sind. Die Benzinleitung wieder am Benzinhahn anbringen.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Vor der Abmontierung des Tanks, prüfen dass den Tank leer ist (keine Mischung oder entzündlichen Flüssigkeiten). Während die Handlung keine freie Flamme benutzen.

⚠ **VORSICHT.** Vor des Gebrauchs die Benzinleitung zum Hahn verbinden.

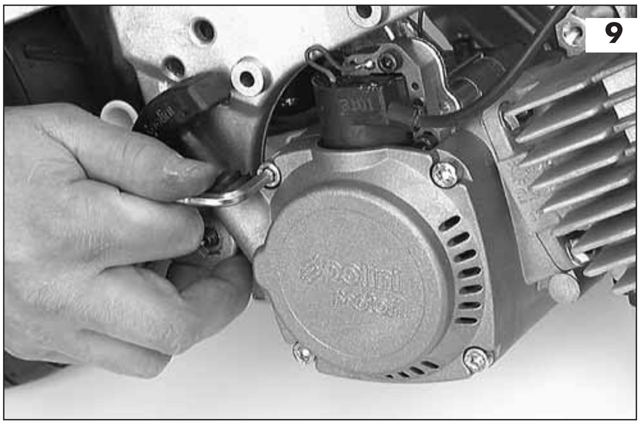
7.2 AUSBAUEN UND REINIGEN VOM LUFTFILTER

Eine der Ursachen für eine schlechte Motorleistung ist ein verstopfter Luftfilter. Den Luftfilter wie folgt sauber machen:
- Das hintere Schutzblech abmachen und dazu die vier Kreuzschlitzschrauben aufschrauben. Mit einem Schraubenzieher den Filterrand lockern und den Filter herausnehmen.
- Den Luftfilter mit heißem Wasser und Neutralseife waschen.
- Den Luftfilter mit klarem Wasser ausspülten, auswringen und mit Öl für Filter befeuchten.

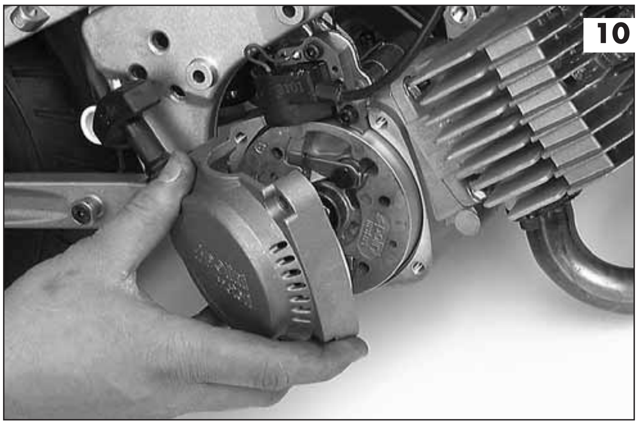
⚠ **VORSICHT.** Sollte der Filter stark mit Staub und andere Verunreinigungen verschmutzt sein, muss er durch einen neuen ersetzt werden.
VORSICHT. Ein schmutziger Luftfilter beeinträchtigt die Luftversorgung vom Motor und dadurch auch die Motorleistung. Wenn ein abgenutzter Luftfilter nicht ausgewechselt wird, können Staubpartikel in den Motor gelangen und den normalen Verschleiß von Kolbenring und Zylinder beschleunigen.

7.3 AUSTAUSCH DER STARTERROLLE

Die Abdeckung auf der Zündungsseite abmontieren, (Bilden 9 - 10) das Startseil fast bis zum Anschlag herausziehen und nach Lösen des Knotens im Startgriff diesen abnehmen.
Das Seil gespannt halten (Bild 11) und die Schraube im Zentrum herausschrauben. Nun die Starterrolle langsam drehen, bis die Feder entspannt ist.



9

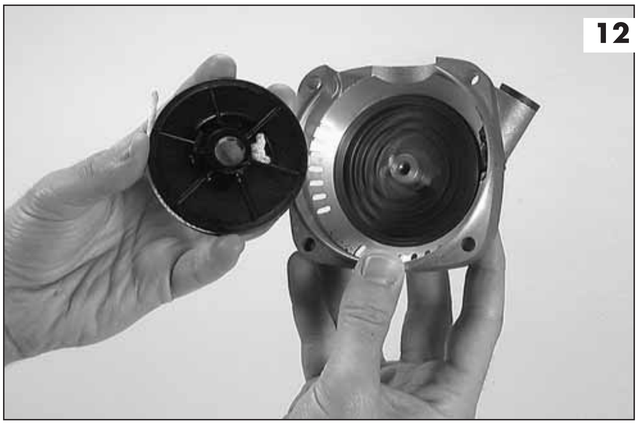


10



11

⚠ **VORSICHT.** Darauf achten, daß die Feder möglichst in ihrem Sitz bleibt (Bild 12).



12

Vor dem Wiedereinbau ist es wichtig, das Seil auf Verschleiß zu kontrollieren. Wenn nötig, austauschen. Für den Wiedereinbau das Seil durch die Bohrung im Zentrum der Starterrolle führen und am Ende einen Knoten machen. Das ganze Seil anschließend um die Starterrolle wickeln, diese in ihren Sitz einsetzen und dabei genau darauf achten, daß die eigens an der Starterrolle vorgesehene Sicherung in den Haken der Feder greift. Nun die Starterrolle gegen den Uhrzeigersinn ca. 2,5 Umdrehungen drehen, dann festhalten und das Seil durch das Führungsloch und den Griff führen und an seinem Ende verknoten (Bild 13). Die Schraube im Zentrum mit der zugehörigen Scheibe festschrauben und sichergehen, daß der Startgriff nicht baumelt, sondern am Anschlag steht. Andernfalls den ganzen Vorgang wiederholen und die Feder fester spannen.



13

7.4 KONTROLLE DER KÜHLMITTEL

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Die Kontrolle immer mit kalt Motor machen. Wenn der Deckel vom Ausdehnungsgefäß aufgemacht wird, solange der Motor noch heiß ist, besteht Verbrennungsgefahr durch austretende Dämpfe und Spritzer.

Den Kühlmittelstand am Motor bei kaltem Motor kontrollieren. Dazu den Deckel vom Kühler abmachen und eventuell Kühlmittel nachfüllen (siehe Abschnitt **3**, Inbetriebnahme vom Motor). Dann den Deckel vom Kühler wieder fest aufschrauben.

7.5 KÜHLMITTELWECHSEL

Das Motorrad gerade hinstellen und mit einer Flachzange die Schelle abmachen. Das Kühlwasser in einem Behälter auffangen. Das Kühlsystem überprüfen. Dann mit DESTILLIERTEM WASSER füllen und dabei die Anweisungen (in Abschnitt **3**, Inbetriebnahme vom Motor) beachten.

⚠ **VORSICHT.**. Das Motorrad auf keinen Fall längere Zeit mit gefülltem Kühlkreislauf wegstellen. Bei längerer Außerbetriebnahme muss das Kühlsystem geleert werden.

7.6 EINSTELLEN VOM LEERLAUF

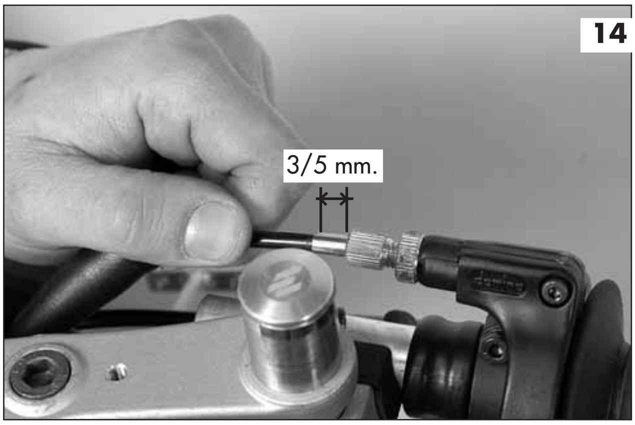
Der Leerlauf wird bei warmem Motor eingestellt. Den Motor bei geschlossenem Gasdrehgriff laufen lassen und die Reglerschraube rechts am Vergaser auf- bzw. zudrehen, bis die Drehzahl vom Motor so niedrig wie möglich und gleichzeitig regelmäßig ist (Einige Minuten).

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Das Hinterrad dreht sich, wenn es nicht auf dem Boden steht oder mit der Bremse blockiert wird. Das versehentliche Berühren vom drehenden Rad kann zu schweren Verletzungen führen.

7.7 GASDREHGRIFF

Sicherstellen, dass der Gasdrehgriff immer gut funktioniert und dass der Gaszug ein Spiel von 3-5 mm hat. Wenn das Spiel größer ist, muss es an der Reglerschraube eingestellt werden, die sich am Vergaser oder am Gasdrehgriff befindet (Bild 14).

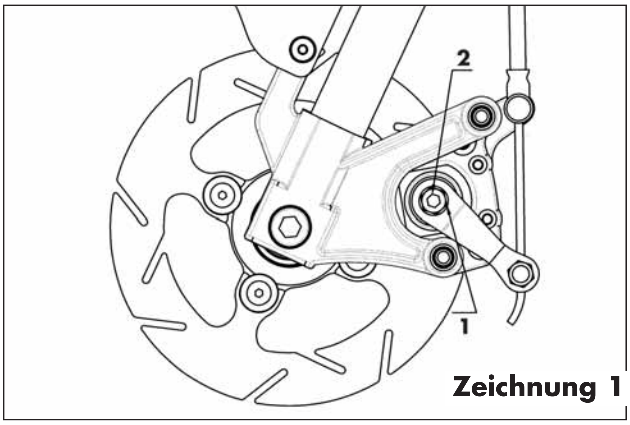
⚠ **VORSICHT.** Wenn die hier beschriebenen täglichen Kontrollen und die außerordentlichen Wartungen nicht korrekt durchgeführt werden, kann es zu schweren Schäden am Fahrzeug und zu schweren Unfällen kommen.



7.8 EINSTELLUNG DER BREMSENANLAGE

Die Position vom Bremshebel wie folgt einstellen:
1- Die Schutzabdeckung vom Bremshebel abmachen.
2- Die Nutmutter lösen, die auf den Bremshebel geschraubt ist, und den Zugregler im Uhrzeigersinn drehen, wenn das Spiel vom Bremshebel verringert werden soll, bzw. gegen den Uhrzeigersinn, wenn das Spiel erhöht werden soll.
3- Nach der Einstellung die Schutzabdeckung wieder auf dem Zugregler anbringen.

HINWEIS. Normalerweise lässt man dem Hebel einen Lauf von 5-10 mm, gemessen am Ende vom Bremshebel. Die Einstellung wird an der Bremszange durchgeführt. Dazu die Mutter 1 aufschrauben und den Stift 2 anziehen, bis der Lauf vom Bremshebel korrekt eingestellt ist. Den Stift 2 in Position halten und die Mutter 1 wieder anziehen. Dann kontrollieren, ob sich das Rad frei dreht (siehe Abbildung 1).
Die Bremszange regelmäßig mit Druckluft sauber machen (siehe Abschnitt **8.2**). Wie oft die Bremszange sauber gemacht werden muss, hängt von den Witterungsbedingungen und dem Gebrauch ab, der vom Motorrad gemacht wird. Den Verschleiß des Reibungsmateriales von der Bremsbelägen prüfen. Wann die Dicke des Reibungsmateriales unter 1mm ist, wechseln Sie die Bremsbelägen aus.



Zeichnung 1

⚠ **VORSICHT.**. Die Einstellung der Bremsenanlage mit heißen Bremsscheiben nicht machen

7.9 AUSWECHSELN DER BREMSBELÄGEN

Die Zange der Halterung abmontieren und dazu die Befestigungsschrauben entfernen. Dann die Schrauben der Bremsbeläge aufdrehen und mit einem kleinen Schraubenzieher die abgenutzten Bremsbeläge vorsichtig anheben und herausnehmen. Die neuen Bremsbeläge einsetzen und dabei darauf achten, dass die Bohrung in den Bremsbelägen mit den Schraubenbohrungen übereinstimmt. Dann die Schrauben wieder einschrauben. Die Bremszange wieder an der Gabel oder am Rahmen anbringen und die Bremsen betätigen. Den internen Mechanismus der Bremszange und die Befestigungsstifte dabei mit Schmierfett abschmieren.

⚠ **VORSICHT.** Beachten Sie, die Bremsbeläge mit Fett nicht zu beschmutzen.

⚠ **VORSICHT.**. Die Einstellung der Bremsenanlage mit heißen Bremsscheiben nicht machen

7.10 REIFENDRUCK

Ein korrekter Reifendruck ist eine wichtige Voraussetzung für eine gute Straßenlage und eine lange Lebensdauer der Reifen. Den Reifendruck häufig kontrollieren und gegebenenfalls regulieren. Der Reifendruck muss bei kalten Reifen gemessen werden.

EMPFOHLENER REIFENDRUCK	
VORNE	HINTEN
1,6 BAR – 23 PSI	1,8 BAR – 26 PSI

⚠ **VORSICHT.** Der Reifendruck variiert je nach Gewicht vom Fahrer, Rennstrecke, Luft- und Asphalttemperatur.

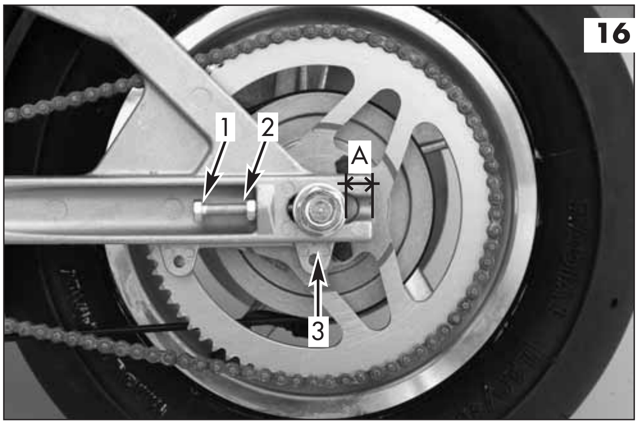
7.11 ANTRIEBSKETTE

Die Antriebskette vom Motor ist sehr wichtig und macht deshalb eine besondere Pflege und Wartung erforderlich.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Nicht mit den Fingern zwischen Kette und Zahnkranz fassen.

Unten an der Kette in der Mitte zwischen Zahnkranz und Ritzel kontrollieren, wie weit sich die Kette nach oben durchdrücken lässt (nicht mehr als 10-15 mm) (Bild 15). Falls die Kette zu locker oder zu stark gespannt ist, die Kette wie folgt einstellen (Bild 16):





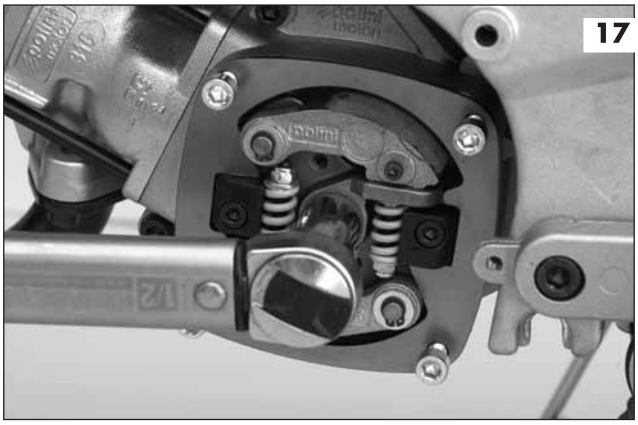
- Die Mutter der Hinterachse 3 lösen.
- Die Gegenmuttern 2 lösen und den Kettenspanner 1 im Uhrzeigersinn drehen, um die Kette zu spannen, bzw. gegen den Uhrzeigersinn, um die Kette zu lockern. Die Hinterränder der Achse ausrichten und auf beiden Seiten der Radgabel den Abstand A zwischen Radgabel und Achse kontrollieren.
- Die Mutter der Hinterachse (3) anziehen (siehe Tabelle **9.1**).
- Den Durchhang der Kette erneut kontrollieren und die Kette gegebenenfalls nochmals nachspannen.
- Dann den Kettenspanner mit einem Schraubenschlüssel festhalten und gleichzeitig die Gegenmutter 2 anziehen. Bei jeder Einstellung den Zustand von Zahnkranz und Ritzel prüfen. Die Kette auf Spiele, Verkanten und verklemmte Kettenglieder prüfen.

Die Kette immer abschmieren, auch jedes Mal dann, wenn das Motorrad gewaschen worden ist. Zum Entfernen von Verunreinigungen kann Diesel verwendet werden. Zum Abschmieren sollte ein Schmierspray verwendet werden, das den Verschleiß deutlich reduziert und die Antriebsleistung verbessert. Kettenantrieb Typ ASA 25-12 ISO 04C-2.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Auf keinen Fall eine neue Kette auf deutlich abgenutztem Ritzel und Zahnkranz montieren und umgekehrt. Wenn das Rad nicht korrekt ausgerichtet ist, kommt es zu übermäßigem Verschleiß und die Stabilität vom Fahrzeug wird beeinträchtigt.
GEFÄHRLICHES EREIGNIS. Wenn die Kette reißt oder von den Zahnrädern springt, kann sie sich um das Ritzel wickeln und das Hinterrad blockieren. Dadurch kann es zu schweren Unfällen und Verletzungen kommen.

7.12 KUPPLUNGSEINHEIT

- Die Verkleidung aus Plastik der Kette ausbauen.
- Die Verkleidung der Kupplung abmachen.
- Die mittlere Mutter (Bild 17) aufschrauben. (Kupplungsschlüssel Bestellnr. 143.695.009)
- Die Kupplungseinheit abmachen mit einem speziellen Auszieher (Auszieher Bestellnr.143.695.008).
- Den Verschleiß von Kupplungsglocke kontrollieren und, sollte sie stark Verschleiß sein, durch einen neuen ersetzten
- Nach einer Uberholung die Kupplung wieder anbringen. Immer der Sperrwerkzeug verwenden

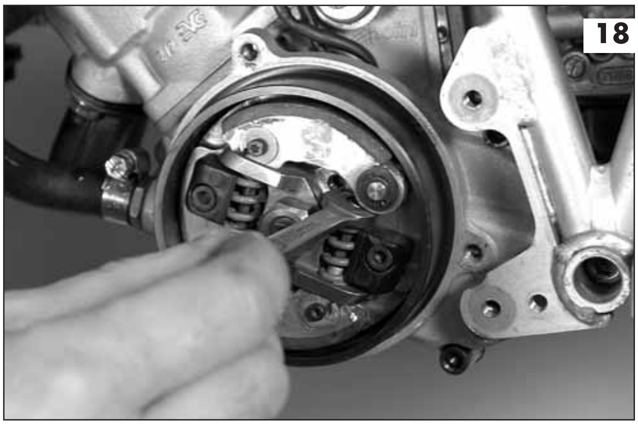


⚠ **VORSICHT.** Die Mutter unbedingt mit einem Drehmomentenschlüssel und einem DREHMOMENT von 27 Nm 2,7 kgf m anziehen.
VORSICHT. Die Kupplungsglocke ist genau wie die Kupplung selbst ein Verschleißteil. Sie sollte spätestens alle 9 Betriebsstunden ausgewechselt werden.

7.13 EINSTELLUNG DER KUPPLUNG

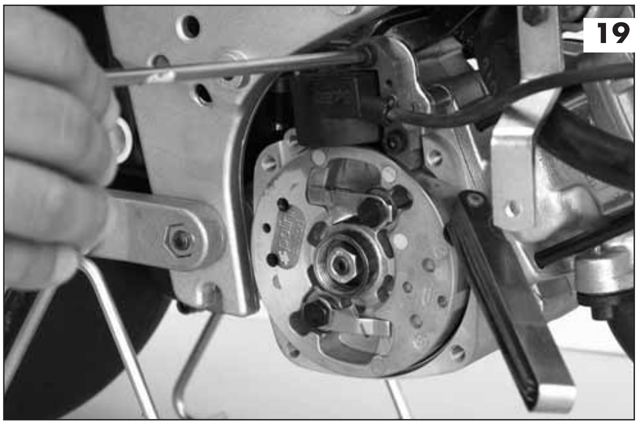
Damit die Kupplung an das unterschiedliche Gewicht der Fahrer und die unterschiedlichen Fahrstile angepasst werden kann, lassen sich verschiedene Einstellungen an der Kupplung durchführen.
Die Einstellung der Kupplung erfolgt durch Verstellen der Eichung der selbstblockierenden Muttern, die die Vorspannung der Federn regulieren. Das Drehen der Mutter um 1/6 Umdrehung (entspricht einer Seite der Mutter) vergrößert oder verkleinert die Einrückdrehzahl um 150 U/m, indem die Gesamthöhe der Federn und damit auch der Gesamtdurchmesser der Kupplung verändert wird (Bild 18).

⚠ **VORSICHT.** Die oben beschriebene Einstellung gibt dem Benutzer die Möglichkeit, die Drehzahl nach Belieben zu verändern. Ein verstärktes Schleifen durch eine übermäßig starke Erhöhung der Einrückdrehzahl der Kupplung führt jedoch zu Erhitzung und damit zu starkem Verschleiß der Kupplung. Die Kupplung wird mit Standardeinstellung geliefert, d.h. dass die Feder einen Durchmesser von 2,3 mm hat und auf eine Gesamthöhe von 21 mm eingestellt ist.
Eine zusätzliche Veränderung der Einrückdrehzahl kann dadurch erreicht werden, dass die Federn mit den 3 Federn vom Kit (Bestellnr. 143.255.001) ersetzt werden, die einen anderen Drahtdurchmesser haben. Der Verschleiß der verschiedenen Komponenten sollte regelmäßig (JEDES RENNEN) kontrolliert werden. Dabei prüfen, ob die Federführungen Rillen aufweisen, die das Schleifen und damit Leistungsverluste verursachen können. Damit die Einrückdrehzahl im Laufe der Zeit konstant bleibt, sollte ein Drehzahlmesser montiert werden, sodass die Kupplung in Abhängigkeit von ihrer Abnutzung eingestellt werden kann.



7.14 ANLAUF

Die Zündung der Minimotorrad ist unveränderlich. Der Abstand zwischen die Spule und den Läufer oft mit einem Unterlagezeug von 0.3 mm kontrollieren (Bild 19).



7.15 KRAFTSTOFF

Das Motorrad ist mit einem Zweitakter Motor ausgestattet und fährt deshalb mit einem Benzin-Öl-Gemisch mit einem 2%-igen Anteil an synthetischem Öl. Benzin für Autos mit einer Oktanzahl an der Pumpe von 96-100 oder mehr verwenden. Wenn der Motor klopft, eine andere Benzinmarke oder eine andere Oktanzahl verwenden.

7.16 VERGASER

Der Vergaser ist für Standardbedingungen eingestellt. Unterschiedliche Witterungsverhältnisse oder Luftdrücke können spezielle Einstellungen erforderl0ich machen, um den Vergaser den jeweiligen Bedingungen anzupassen.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Benzin ist hochgradig entflammbar und explosiv. Den Kraftstofffilter deshalb nur an einem gut belüfteten Standort und bei abgeschaltetem Motor ausbauen. In den Bereichen, in denen Benzin umgefüllt oder Fahrzeuge getankt werden, sind Rauchen, offenes Feuer und Funken streng verboten.

7.17 SAUBERMACHEN VOM FAHRZEUG

Vor dem Saubermachen vom Motorrad müssen folgende Teile vor Wasser geschützt werden:
- Gasdrehgriff
- Bremshebel
- Luftansaugöffnung und Luftfilter
- Stutzen vom Auspufftopf

Den Wasserstrahl nicht auf folgende Teile richten:
- Radnaben

- Radgabelbolzen
- Lenkerschaft
- Bremszangen
- Zündkerzenstecker

Nach dem Waschen müssen alle oben genannten Stellen geschmiert werden. Dann den Motor starten und einige Minuten lang laufen lassen.

⚠ **VORSICHT.** Diese Handlungen nur mit kaltem Motor machen
VORSICHT. Den Plexiglasschild auf keinen Fall mit Lösungsmitteln oder Alkohol sauber machen. Ausschließlich Wasser, Seife oder Autoshampoos verwenden.
VORSICHT. Vor dem Losfahren überprüfen, ob das Motorrad korrekt bremst.

7.18 ABMONTIEREN VORDERE VERKLEIDUNG

Eine der beiden Schrauben an den beiden Verbindungsplatten der Verkleidung losschrauben, die sich unter dem Motor befindet, und die beiden Schrauben der Halterung von Plexiglasschild und vorderem Bügel lösen. Die beiden Verkleidungshälften von unten leicht mit den Händen öffnen und die Verkleidung zum Vorderrad vom Motorrad hin abziehen.

8. INSPEKTION, FEINEINSTELLUNG UND VORBEREITUNG FÜR WETTRENNEN

⚠ **VORSICHT.** DIE HANDLUNGEN WIE IN DER PUNKTE **8.1** UND **8.2** DÜRFEN NUR VOM ERFAHRENEN ERWACHSENEN GEMACHT WERDEN

8.1 TÄGLICHE KONTROLLEN: MÜSSEN TÄGLICH VOR DEM LOSFAHREN DURCHGEFÜHRT WERDEN

- Vergaser: flexibler Gasdrehgriff, der sich frei drehen lässt.
- Kühlmittel: keine undichten Stellen, Kühlmittelstand korrekt, Schellen fest angezogen (falls vorhanden).
- Deckel Ausdehnungsgefäß: fest zugedreht (falls vorhanden).
- Tankdeckel: fest zugedreht.
- Luftfilter und Filtergehäuse: Filter sauber.
- Bremsen: Bremsbacken lassen sich frei bewegen, Zangen sauber.
- Kraftstofftank: sitzt fest.
- Kette: gut abgeschmiert und korrekt gespannt.
- Ritzel: dreht sich frei, nicht mit Steinen oder Staub verschmutzt.
- Lenker und Gasdrehgriff: Blockierschäfte gut angezogen.
- Reifen: Reifendruck kontrollieren.
- Lenkung: Anzug vom Schaft kontrollieren.

8.2 REGELM. KONTROLLEN: VOR JEDEM WETTRENNEN UND NACH LÄNGERER AUSSERBETRIEBNAHME	INSPEKTION - REINIGUNG- REGELUNG			ERSATZ. HÄUFIGKEIT	KAPITEL	VORSICHT - GEFÄHRLICHES EREIGNIS
	NACH 1 WETTR. 1 H	NACH 3 WETTR. 3 H	NACH 9 WETTR. 9 H			
ANTRIEBSKETTE	👁 ✋ 🛢			3 STUNDEN	7.11	⚠ **GE** (punto 7.11)
RITZEL, KETTE UND ZAHNKRANZ	👁 ✋			3 STUNDEN	7.11	⚠ **GE** (punto 7.11)+**G**
KETTENSCHUTZ-KETTENSCHLITTEN (FALLS NOTWENDIG)	👁 ✋					
BREMSEN EINSTELLEN	👁 ✋				7.8	⚠ **V** (punto 7.8)
KÜHLMITTEL-KÜHLER	👁				3 + 7.5	⚠ **V** (punti 3, 7.5)
BREMSZANGE	👁 ✋				7.8	⚠ **V** (punto 7.8)
BREMSBELÄGE	👁 ✋			3 STUNDEN	7.9	
GASDREHGRIFF	👁 ✋				7.7	⚠ **V** (punto 7.7)
GASZUG	👁 ✋			9 STUNDEN	7.7	⚠ **V** (punto 7.7)+**G**
LUFTFILTER	✋ **F**			3 STUNDEN	7.2	⚠ **V** (punto 7.2)
REIFENDRUCK	👁 ✋				7.10	⚠ **V** (punto 7.10)
KÜHLRIPPE	👁 ✋					
LAGER RADNABEN	👁 ✋			9 STUNDEN		⚠ **G**
SPIEL LENKERSCHAFT	👁 ✋					⚠ **G**
LAGER LENKUNG	👁 ✋					⚠ **G**
VORDERE RADGABEL	👁 ✋					⚠ **G**
HINTERE RADGABEL	👁 ✋					⚠ **G**
KRAFTSTOFFSCHLAUCH	👁 ✋			9 STUNDEN		
LAMELLAR-VENTIL	👁 ✋			9 STUNDEN		⚠ **G**
VERGASER	👁 ✋					⚠ **G**
ZÜNDKERZE	👁 ✋			3 STUNDEN		
ZÜNDKERZENSTECKER	👁 ✋			9 STUNDEN		
ELEKTRISCHE ANLAGE	👁 ✋					⚠ **G**
AUSPUFF	✋					⚠ **G**
AUSPUFFTOPF	✋			9 STUNDEN		
ZYLINDER		👁 ✋				⚠ **G**
KOLBEN		👁 ✋		9 STUNDEN		⚠ **G**
KOLBENRING		👁 ✋		9 STUNDEN		⚠ **G**
MOTORGEHÄUSE			👁 ✋			⚠ **G**
ANTRIEBSWELLE			👁 ✋	18 STUNDEN		⚠ **G**
HAUPTLAGER			👁 ✋	9 STUNDEN		⚠ **G**
LAGERSERIE MOTOR			👁 ✋	9 STUNDEN		⚠ **G**
KUPPLUNGSGLOCKE	👁 ✋			9 STUNDEN	7.12	⚠ **V** (punto 7.12)+**G**
FLIEHKRAFTKUPPLUNG	👁 ✋			9 STUNDEN	7.13	⚠ **V** (punto 7.12)+**G**
BACKEN KUPPLUNGSSCHEIBE	👁 ✋			9 STUNDEN	7.12 - 7.13	⚠ **V** (punto 7.12)+**G**
KLEINTEILE (SCHRAUBEN-STECKER)	👁 ✋				7.3	⚠ **V** (punto 7.3)
GETRIEBE STARTER	👁 ✋				7.3	⚠ **V** (punto 7.3)
MUTTERN-SCHRAUBENBOLZEN-BEFESTIGUNGSELEMENTE	👁 ✋				9.1	

👁: KONTROLLIEREN ODER EINSTELLEN
✋: REINIGEN
🛢: ABSCHMIERUNG
✋ **F**: Den Luftfilter nach jedem Rennen auf staubiger Piste sauber machen.
⚠ **GE**: GEFÄHRLICHES EREIGNIS WIE IM HANDBUCH

⚠ **V**: VORSICHT WIE IM HANDBUCH
⚠ **G**: GEFAHR. DIE REPARATUREN DURFEN NUR VON VERTRAGSHÄNDLERN DURCHGEFÜHRT WERDEN

STANDARD ZÜNDKERZE	KALTERE ZÜNDKERZE
NGK B9, NGK BR9EG	NGK B10, NGK BR10EG
CHAMPION N2C - RN2C	CHAMPION N1C - RN1C

9. TECHNISCHE DATEN	911 6,2 Hp	911 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 6,2 Hp	910 S 4,2 Hp	910 S 4,2 Hp	Dirt Road S 4,2 Hp
Motor	einzylinder, Zweitakter-Aluminiumzylinder							
Kühlung	Luft	H_2O		Luft				
Bohrung und lauf	36x39							
Hubraum	39,69							
Vredichtungsverhältnis	16,2:1					14:1		
Vergaser	SHA 14-14							
Zündung	elektronisch mit Induktionsfunken							
Kraftstoff	mischung bleifrei Benzin mit 2% synth. Öl							
Kerze	Champion N2C - RN2C							
Einlass	lamellar-Ventil im Gehäuse							
Starten	per Handzug mit Seilwickelrad							
Kupplung	trockenfliehkraftkupplung							
Rahmen	Druckguß- Doppeldiagonalrohrrahmen aus Leichtmetall							
Vordere bremse	n° 2 - Ø122 mm.		Ø122 mm.					
Hintere bremse	Ø122 mm.							
Vorderreifen	90/65-R6,5				90/80-5	90/65-R6,5	90/80-5	
Hinterreifen	110/50-R6,5				90/80-5	110/50-R6,5	90/80-5	
Fassungsvermögen tank	2,4 litri		1,8 litri					
Leergewicht	22 Kg.	23 Kg.	19 Kg.	18 Kg.				
Länge	1,030 mm.		945 mm.					965 mm.
Breite	260 mm.		240 mm.					210 mm.
Höhe des settels	455 mm.		400 mm.		385 mm.	400 mm.	385 mm.	

9.1 TABELLE ANZUGSDREHMOMENT KLEINTEILE RAHMEN UND RÄDER	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	GEWINDE-VERSCHLUSS
VORDERER RADBOLZEN	M10	45	4,5	33,3	
BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN LENKER	M6	12	1,2	8,88	
BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN BREMSBELÄGE	M4	5,7	0,57	4,21	LOCTITE 242
HINTERER RADBOLZEN	M10	45	4,5	33,3	
BOLZEN MOTOR-RADGABEL	M8	25	2,5	18,5	
SCHRAUBEN OBERE & UNTERE PLATTE RADGABEL	M5	6	0,6	4,44	
SCHRAUBEN BREMSBELÄGE	M5	6	0,6	4,44	LOCTITE 242
STELLMUTTER LENKERSCHAFT	M10	45	4,5	33,3	

TABELLE ANZUGSDREHMOMENTKLEINTEILE MOTOR N.m / Lbf . ft	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	GEWINDE-VERSCHLUSS
MUTTERN ZYLINDERKOPF	M6	10	1	7,40	
MUTTER ANTRIEBSWELLE SEITE KUPPLUNG	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 270
MUTTER ANTRIEBSWELLE SEITE ZÜNDUNG	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
KERZE		13	1,3	9,6	

In den oberen Tabellen sind die Anzugsdrehmomente der wichtigsten Teile aufgeführt. Bei Teilen, deren Anzugsdrehmomente nicht aufgerührt sind, halten Sie sich bitte an folgende Standards:

STANDARD-ANZUGSDREHMOMENTE	N.m	Kgf.m	Lbf.t
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 5 mm.	6	0,6	4,44
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 6 mm.	10	1	7,40
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 8 mm.	25	2,5	18,50
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 10 mm.	45	4,5	33,30
SCHRAUBENBOLZEN UND MUTTERN MIT 12 mm.	55	5,5	40,70

10. ERSATZTEILE

Es dürfen nur Originalersatzteile von POLINI Motori verwendet werden.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS!** Durch die Verwendung von nicht originalen Ersatzteilen können die Funktionsweise vom Minimotorrad und die Sicherheit vom Fahrer beeinträchtigt werden!

11. AUSSERBETRIEBNAHME

Wenn das Minimotorrad für längere Zeit außer Betrieb genommen wird, wie folgt vorgehen:

- Den Benzintank leeren und dabei wie unter Punkt **7.1** ABMONTIEREN UND WIEDERMONTIEREN VOM TANK vorgehen.
- Das Kühlsystem leeren und dabei wie unter Punkt **7.5** KÜHLMITTELWECHSEL vorgehen.

Das Minimotorrad muss in vertikaler Stellung auf dem entsprechenden Bock fern von Wärmequellen und vor direkter Sonneneinstrahlung geschützt werden.

12. EINWEISUNG UND INFORMATION

Für einen korrekten Gebrauch vom Minimotorrad müssen das Handbuch aufmerksam gelesen und die darin enthaltenen Anweisungen strikt beachtet werden. Besonders aufmerksam müssen die Punkte im vorliegenden Handbuch gelesen werden, die mit den Symbolen GEFÄHRLICHES EREIGNIS und VORSICHT gekennzeichnet sind Wenn das Minimotorrad von Minderjährigen unter 14 Jahren gefahren wird, muss der jungendliche Fahrer über die Gefahren informiert werden, die bei einem unsachgemäßen Gebrauch vom Minimotorrad entstehen, sowie über die persönliche Schutzausrüstung, die immer getragen werden muss, wie der Motorradhelm und die Schutzkleidung. Nähere Informationen hierzu können Kapitel **6** SICHERES FAHREN: HINWEISE FÜR DEN GEBRAUCH VOM MINIMOTO entnommen werden. Minderjährige, die nicht Fahrrad fahren können, dürfen nicht mit dem Minimotorrad fahren. Jugendliche Fahrer sollten in jedem Fall von einer kompetenten Person in die Grundregeln für ein sicheres Fahren eingewiesen werden. Minderjährige unter 14 Jahren müssen auf die Gefahren durch drehende oder heiße Teile vom Minimotorrad hingewiesen werden. Die in Kapitel **7** angegebenen Wartungsarbeiten dürfen nicht von Minderjährigen unter 14 Jahren durchgeführt werden.

- Caratteristiche tecniche ed estetiche possono essere soggette a modifiche senza preavviso.
- Specifications and esthetic characteristics are subject to be changed without notice.
- Caracteristiques techniques et esthetiques peuvent être modifieés sans préavis.
- Las caracteristicas tecnicas y esteticas están sujetas a modificaciones sin previo aviso.
- Technische und ästhetische Merkmale können ohne vorherige Benachrichtung geändert werden.

PI 275

POLINI MOTORI S.p.A.
Viale Piave, 30 - 24022 Alzano Lombardo (BG) Italy
Tel. +39 035 2275111 - Fax +39 035 2275281
www.polini.com